

Puertos de México en un mundo globalizado: ¿entre la exclusión y el crecimiento?

Juan N. Ojeda Cárdenas¹



Mayo del 2011

¹ Profesor de la Universidad del Mar en Puerto Ángel, con Doctorado en Ciencias Sociales, con mención en Relaciones Internacionales. Fue docente en el Instituto Tecnológico Latinoamericano y en La Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco. En el Perú fue catedrático de la Universidad Nacional de Ingeniería (1986-1994).

“De pronto, los cascos del caballo parecieron clavarse en el suelo”. Los ojos de Nico quedaron deslumbrados por una especie de cortina resplandeciente”. La sorpresa le cortó el aliento. ¿Qué es esto? No comprendía. Pero, de pronto, lo supo:

¡ El mar!

Se apeo. Todo él estaba temblando. Lo mismo le ocurría al caballo, que se encabritó y lanzó un relincho. Nico levantó los brazos y, cara al horizonte marino, gritó:

¡Mar!.....! Mar!.....!Mar!

(Fuente: fragmento tomado del libro "El maravilloso Viaje De Nico Huehuetl a través de México", de Anna Muriá)

ÍNDICE	
Prólogo	9
Agradecimientos:	11
Introducción:	13
Para Comenzar:	19
Capítulo I. El problema en debate	33
1.1. El problema de investigación	33
1.2. La hipótesis.....	47
1.3. Los indicadores	60
1.4. Pasos para llegar a un buen puerto	66
1.5. Resumen.....	66
Capítulo II. Los puertos y el transporte marítimo, paradigmas en juego	69
2.1. Introducción	69
2.2. La privatización (reestructuración) y concesión portuaria:	73
2.3. Los conceptos de ganador y perdedor aplicado al territorio y a una nueva geografía portuaria	82
2.4. Exclusión e inclusión, crecimiento y atraso en los puertos y ciudades portuarias del mundo globalizado.	94
2.5. Los puertos y las Relaciones Internacionales: ¿por dónde va el debate?.....	106
2.6. El estado de la cuestión y los nuevos paradigmas	113
2.7. Resumen.....	118
Capítulo III. Los puertos mexicanos en un mundo globalizado (1982-2004)	121
3.1. Introducción.....	121
3.2. Tendencias mundiales en el campo del transporte marítimo y puertos.	121
3.2.2. Comportamiento de la economía mundial, situación del comercio mundial y actividad marítima internacional.....	125
3.3. El análisis del movimiento portuario mexicano: tendencias y dinámicas.	144
3.3.1. Tendencia general de la carga total que se mueve por los puertos de México.	144
3.3.2. El análisis del manejo de carga contenerizada	152
3.3.3. Hacia una nueva Jerarquía portuaria basada en el indicador de carga contenerizada	157
3.3.4. La concentración económica y financiera de las empresas portuarias (APIS) , basada en los indicadores de ingresos y gastos.....	162
3.3.5. La estrategia de promoción y atención de los mercados naturales de cada puerto	166
3.3.6. Resumen	168
3.4. Puertos de México en un mundo globalizado: ¿entre la exclusión y el crecimiento?.....	169
3.5. Resumen.....	179
IV. RESUMEN Y CONCLUSIONES	180
Bibliografía General	197
Anexos:	
Anexo 1: Estado del Arte en el campo marítimo y portuario.....	219
Anexo 2: Marco Estadístico e histórico.....	271

Prólogo

Este libro está consagrado a un tema que el Profesor Juan N. Ojeda Cárdenas ha desarrollado durante quince años, con una dedicación analítica y un compromiso cívico incomparables. Al igual que las grandes inquietudes que gobiernan la investigación académica, su tema no germinó de una constatación o del llano conocimiento, sino de una interrogante concreta sobre el bienestar de la gente: ¿Cómo hacer para que el Istmo de Tehuantepec y la construcción de un corredor entre Salina Cruz y Coatzacoalcos se conviertan en motor de desarrollo de una de las zonas más pobres de México? Ese problema, cuyo planteamiento republicano se remonta precisamente a los primeros años de la Independencia, es analizado por Ojeda Cárdenas apelando al estudio comparativo de cuatro puertos: Veracruz, Manzanillo, Salina Cruz y Coatzacoalcos. Los dos primeros le sirven de referente de una inserción relativamente exitosa a la economía mundial y los dos últimos como una suerte de cernidores de las políticas regionales equivocadas. De su amplio marco teórico extrae la distinción “regiones ganadoras” y regiones perdedoras” y de la mano de los criterios de medición que él mismo establece, va definiendo las políticas posibles en un mundo dominado por la iniciativa privada.

Sin embargo, el enfoque analítico y los propósitos de este libro están lejos de ser sus únicos atractivos. Es una de las pocas revisiones exhaustivas de la literatura de especialidad, con un aparato crítico que impresiona por su vastedad y precisión. Los apéndices son valiosos por sí mismos y algún día podrían pedir su autonomía como libro o artículo, sobre todo el proyecto de desarrollo regional portuario, basado en la experiencia de los fondos estructurales europeos y la relación histórica de los puertos latinoamericanos en los siglos XIX y XX. También es valiosa su aportación al debate sobre los efectos de la reestructuración económica latinoamericana en las zonas pauperizadas y no en el último lugar, la necesidad de formular políticas específicas y no derivadas de alguna doctrina o recetario abstracto.

¿Quién es Juan N. Ojeda Cárdenas? El mundo universitario suele suprimir las razones biográficas de una trayectoria científica, pero el lector estudiantil y el gran público no dejarán de apreciar el aspecto humano de esta investigación. Ojeda Cárdenas es originario del país que desciende del otro gran Virreinato de la América española, el Perú. Sus estudios en la Universidad Nacional de Ingeniería, situada en una urbe, Lima, dominada por sus largas costas y un puerto legendario, el Callao, sugieren que su investigación abreva en una sensibilidad analítica muy anterior a sus estudios en la Universidad Autónoma Metropolitana, donde tuvo ocasión de conocerlo. Su vocación portuaria, que ahora se pone de manifiesto con su desempeño de catedrático en la Universidad del Mar, a pocos kilómetros del puerto que dio inicio a este libro, le confirió un lugar especial entre las preocupaciones científicas de nuestro seminario de investigación en la Unidad Xochimilco. Semana a semana, entre 1998 y 2002, nos sorprendía con nuevos datos y hallazgos bibliográficos, y no es exagerado decir que muchos de nosotros debemos gran parte de lo que sabemos sobre políticas portuarias a su entusiasta erudición.

Esta breve reseña resultaría injusta si no mencionara dos características de Ojeda Cárdenas tan patentes hoy como hace más de una década cuando lo encontré por primera vez: su generosidad intelectual, transparente y honesta, y su capacidad de mantener unida a su generación, tarea que no han obstaculizado los destinos profesionales disímiles ni las distancias, extremas en su caso por vivir en tres países a lo largo del Hemisferio.

Todo libro nuevo es una apuesta contra las adversidades; la victoria de este volumen significaría la mejoría del nivel de vida de nuestra gente. Escuchémoslo.

Germán A. de la Reza

Profesor-Investigador de la UAM-Azcapotzalco

Agradecimientos:

Debo un reconocimiento a: La Universidad Nacional de Ingeniería de Lima, Perú, también al Instituto Mexicano del Transporte en Querétaro y por supuesto a la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, en donde estude el Doctorado y en donde reanudé mi labor docente de Economía.

En el campo familiar Juan Rómulo, mi padre, es un personaje importante que siempre tuvo interés en que se publique este libro. Carmen Rosa, mi madre también, desde la otra vida, apoya discretamente que salga a la luz este trabajo.

Mi labor de profesor e investigador antes y después de doctorarme ha recibido siempre el impulso incondicional de Nery, mi esposa y de mis hijos Dania, Milagritos y Juan Diego. Debo incluir ahora a mi nieta Penélope Carmen, como un nuevo estímulo en mi vida profesional.

En Glendale (Arizona) debo reconocer el esfuerzo que hizo el Maestro A.H. para ayudarme a traducir los conceptos y alentar la culminación de este libro. En Lima, siempre recibí recomendaciones muy atinadas de Carlos Ojeda. En México, el Dr. Germán de la Reza, siempre alentó mi labor docente y de investigación, que queda plasmado en este trabajo. Agradezco el prólogo escrito por él especialmente para este libro. Debo también reconocer que gracias al Programa de Mejoramiento del Profesorado (PROMEP) de México y contando con el apoyo diligente de Marcela Pinacho, conseguí desde enero del 2011 condiciones ideales para continuar la investigación, en los campos del transporte marítimo y puertos, aplicada a regiones pobres y periféricas.

Por último, quiero agradecer a la “Editorial Académica Española” (EAE) que publica este libro y a la Universidad del Mar, en Puerto Ángel, Oaxaca en donde soy profesor investigador desde octubre del 2009.

!Que esta golondrina haga siempre un verano!

Ciudad de México, mayo de 2011.

Introducción:

Este libro surge de una preocupación central que empezó en agosto de 1994, cuando conocí el puerto de Salina Cruz, en Oaxaca, un puerto de la Costa del Pacífico, enmarcada geográficamente en una región en pobreza, muy similar a las zonas andinas de Perú, mi país de origen, con carencias propias de los países pobres y periféricos.

Me pregunté de cara a la ciudad de Salina Cruz: ¿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 me motivó a realizar este libro y a trabajar por espacio de seis años en tratar de entender y descubrir “los secretos de los puertos de México”, resaltando la importancia del transporte marítimo internacional, comparando sus asimetrías y heterogeneidades, entre los puertos grandes y pequeños en el mundo globalizado, y encontrando 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 la preocupación que tengo 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 instalan².

Bajo este interés, el problema de la investigación se pregunta por qué existen en México “puertos potencialmente ganadores” y “puertos potencialmente perdedores”, utilizando para ello indicadores del campo marítimo, como carga contenerizada, variables de contenido económico como: crecimiento y progreso, y tomando en cuenta los criterios de carga general y carga contenerizada, que utilizan los distintos reportes que estudian los puertos en el mundo global y comercial. También consideré los cambios de los ingresos de las empresas denominadas Administraciones Portuarias Integrales que fueron creadas en México en 1994 (y conocidas como APIS), a partir del modelo español caracterizado como “land lord”.

Dentro de la metodología y buscando la rigurosidad del trabajo, se han mejorado los análisis, utilizando categorías más apropiadas, como las de “exclusión”, “crecimiento” e “integración”, para estudiar los cuatro puertos de México, en el mundo globalizado durante el período de 1982-2004. En esta etapa de política económica se aplica una

² La definición que se considera en este libro 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, 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”.

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 puertos principalmente petroleros: Salina Cruz y Coatzacoalcos. La investigación prueba las asimetrías, heterogeneidades, y doble velocidades de los puertos y demuestra que los primeros “ganan” con la apertura comercial y los segundos “pierden”, en la competencia que se da por exportar e importar mercancías por los mismos.

¿Qué factores explican esta situación, qué políticas se han aplicado, qué características tiene el componente internacional y qué rol cumplen los distintos actores nacionales e internacionales, que confluyen en los puertos? Son puntos y temas que desarrolla la investigación.

El estudio y el uso de la información estadística, que proviene principalmente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), nos lleva a construir tipologías y a comparar a los puertos seleccionados, considerando puertos pequeños, medianos y grandes, aunque Stopford (1997) considera cuatro niveles de puertos: pequeño puerto local, gran puerto local, gran puerto regional y centros regionales de distribución.

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 posibilitando 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 asienta el puerto?

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.

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 encuentra un primer problema relacionado al Tratado de Libre Comercio, entre Estados Unidos, Canadá 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”.

Distintamente, 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 había logrado movilizar un millón de teus, cifra que constituye un récord, al ser el primer puerto del país que alcanza ese nivel. Se esperaba que al cierre de 2006 se registrara una cifra máxima de 1 280, 000 teus manejados por el puerto.

Por otro lado, el libro realiza un esfuerzo conceptual para ampliar la mirada mejorando las perspectivas de análisis que lo lleva superar el enfoque neoclásico tradicional, lo que lleva a utilizar distintos enfoques y paradigmas para estudiar el problema. Se mide y cuantifica la dimensión de los puertos en su carácter de manejo de carga comercial y se 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 del libro, 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 hacen explícitas las

características que tiene un puerto en la actual fase del mundo globalizado, aclarando que esta última se inicia desde los setenta o los ochenta del siglo XX, y que corresponde a la etapa de la sociedad en red, que usa el “justo a tiempo”, que moviliza la carga industrial a través de barcos y contenedores y que se caracteriza por un modelo de economía abierta. Esta tercera fase de la globalización, siguiendo las consideraciones de Robbie Robertson (2005:18), tipifica a un puerto insertado en las redes globales y dependientes de las rutas navieras que en la actualidad se concentran en las rutas Este-Oeste³.

Debe indicarse en el contexto del libro, 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 libro 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 ya anunciado, 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.

El capítulo II, desarrolla la visión de los puertos y estudia los paradigmas en juego, 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 como política que reduce el interés público y aumenta el papel del sector privado.

También en este capítulo se revisan los 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 traen concentraciones económicas en regiones metropolitanas y atrasos y desigualdades en regiones periféricas⁴.

³ 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”.

⁴En un trabajo (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 rigidamente estructurada-estaba siendo reemplazada por un régimen basado en la acumulación flexible (postfordista), cuya formas 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

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 del poder marítimo en mares y los puertos, siguiendo a Mahan⁵. 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. Bajo este desarrollo se deduce una insatisfacción de los paradigmas y la necesidad de nuevos enfoques para estos temas como lo evidencian los trabajos recientes que aparecen en detalle en el anexo No 1, sobre el estado del arte en el campo marítimo y portuario. Por supuesto, que este análisis que debe ampliarse se hace desde México, bajo la percepción de país atrasado y dependiente y con temas que en concreto venían afectando a los puertos de México y que fueron similares a los temas y trabajos desde la perspectiva latinoamericana. Aquí el tema más trabajado fue la privatización o reestructuración de los puertos de México y los resultados de estas nuevas políticas en el ingreso y finanzas de las APIS.

El capítulo III, desarrolla los cambios producidos en el panorama mundial y en los países desarrollados 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 y necesitan de los países atrasados 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 contenerizada⁶ que se presenta en los puertos ganadores, 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

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).

⁵ 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.

⁶ 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.

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 CEPAL⁷.

Los dos anexos con información teórica y empírica tienen el propósito de reforzar el libro. Se espera que éstos sean de utilidad para otras líneas de investigación y para los futuros trabajos que se emprendan.

Finalmente, el libro pretende explicitar 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)?

⁷ Robert Devlin. “Las privatizaciones y el Bienestar Social. Revista de la CEPAL. No 49, abril de 1993, pp. 155-181.

Para Comenzar:

Se 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 México⁸? Se 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 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

⁸ 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, 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”.

de la guerra de 1378-1381, Londres y Ámsterdam 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 Ámsterdam domina el mundo en el Siglo XVII; Inglaterra (pero no toda Inglaterra) cuando Londres, a partir de los años 1780, suplantó definitivamente a Ámsterdam. 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 III (punto 3.1) 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 este libro.

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”⁹.

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 aminore, de esa manera, la pobreza de los habitantes de la 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 asuma¹⁰.

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 acumulación¹¹. Por ejemplo, la investigadora Inmaculada Caravaca (1998:7),

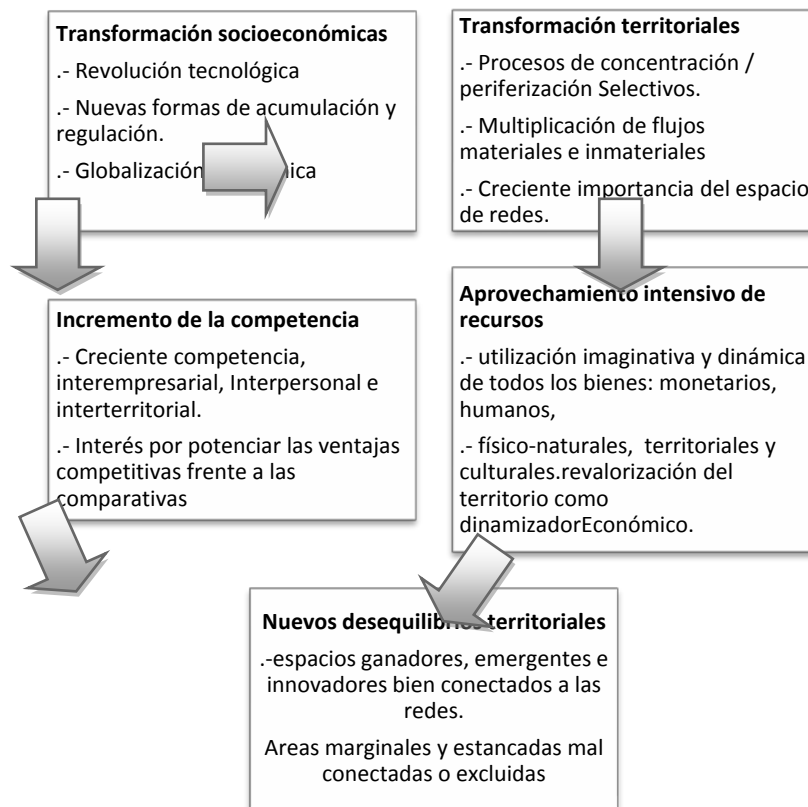
⁹ Martner en este caso utiliza indicadores vinculados a las redes internacionales y al espacio de flujos, no considera indicadores de carácter interno y regional que esta tesis resalta, especialmente porque su preocupación no está en el desarrollo que tienen los puertos y cómo afecta o beneficia a los 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.

¹⁰ 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”.

¹¹ 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

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 (ibíd.)”. 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 como un agente activo y dinámico con influencia en las relaciones socioeconómicas” (ibíd.: 8)¹².

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.

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”.

12 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”¹³, más que el concepto estático de: “espacio de lugares”¹⁴.

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”.

En un segundo caso, 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 América¹⁵.

13 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 determinados, repetitivos y programables entre las posiciones físicamente inconexas que mantienen los actores sociales en las estructuras económicas, políticas y simbólicas de la sociedad (biblio). 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).

14 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).

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

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 navegación¹⁶. 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 del puerto.

En un tercer caso, se demuestra que el puerto de Manzanillo, pese a su dimensión pequeña y carácter pesquero y artesanal en el período 1982-1987, con la apertura comercial se convierte en 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 casos vistos enseñan derroteros históricos y de política comercial, que explica porqué unos puertos mantienen un liderazgo o se hunden en un retroceso. En general, estos éxitos o fracasos están influenciados por un conjunto de variables y políticas que vale la pena desarrollar. Por ello este libro 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 Lipietz¹⁷.

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

¹⁶ 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 si no 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).

¹⁷ 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”.

explicar qué zonas o regiones pierden y quedan excluidas y qué zonas ganan, porque se integran al circuito de la economía internacional¹⁸.

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 social¹⁹.

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).

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".

18 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.

19 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.

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

	Regiones Urbanas	Medios Innovadores	Distritos Industriales	Ejes de crecimiento
Factores de Competitividad	Conexión de los principales flujos Nudos que organizan el espacio de redes Concentración el poder	Carácter estratégico de la innovación. Clima empresarial, social e institucional favorable. Creación de conocimientos. Desarrollo de sinergia	Clima empresarial, social e institucional favorable Competencia junto a cooperación Economías externas a la empresa e internas al distrito	Infraestructura de transportes multimodales Difusión lineal del crecimiento Redes lineales de núcleos
Actividades y funciones dominantes	Industrias neotecnológicas y tradicionales Servicios avanzados y banales Funciones comando	Industrias neotecnológicas Investigación y desarrollo Servicios avanzados	pequeñas industrias tradicionales servicios a la producción economía sumergida	Industrias neotecnológicas y tradicionales. Servicios y funciones de dirección, investigación, gestión, control.
Tipos de empleo predominantes	muy cualificado y precario	muy cualificado	Precario Autoempleo gran movilidad laboral	cualificado y precario
Incorporación de nuevas categorías conceptuales	Ciudad informacional (M.Castells) Ciudad global (S. Sassen) Ciudad planetaria (R.Reich) Metrópolis transnacional (H.K. Cordeiro). Regiones que ganan (G.Benko, A. Lipietz).	red de innovación (R.Camagni) Distrito tecnológico (M.Storper). Región inteligente (R. Florida)	Distrito industrial (G.Becattini) Sistema productivo local y área sistema frente a áreas de especialización productiva (G. Garofoli).	Alineación del crecimiento Crecimiento en filamentos (La Bras)
	Islas en el archipiélago mundial (P. Veltz) Zonas luminosas que destacan frente a las opacas (M. Santos).			

Fuente: Inmaculada Caravaca. "Los nuevos espacios ganadores y emergentes". Revista EURE. Vol. XXIV, No 73, Santiago de Chile, diciembre de 1998, p14.

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 (Ibíd.: 476)²⁰.”

De la revisión de estos autores se colige por qué 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 el indicador de 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

²⁰ El planteamiento de Cicoella 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 (Cicoella, 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”.

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”. Ultimamente la literatura está considerando la importancia del Transporte multimodal, en donde los puertos se integran a una cadena completa que considera de "puerta" a "puerta" y en donde la logística exige articular esta modalidad con el modo carretero o ferroviario, pero este tema será retomado en un futuro trabajo, en donde se evalúe los avances de los corredores comerciales que apunta al TLCAN.

En síntesis, este libro 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).²¹

²¹ 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.

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 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 viceversa- 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 (ibíd., 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.”

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” (En: “Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP)”. Perú. MTC, 20 de septiembre de 2004, p. 421 (www. mtc. gob. pe).

Resumiendo las propuestas anteriores y a manera de balance debe decirse que la concepción que se utiliza en este trabajo siguiendo a Carlos Martner (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” (Ibíd., 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 este libro, 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 (Ibíd., 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.

Por último, 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: El problema en debate

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 el texto, a la luz de los enfoques, paradigmas y escuelas que se ubican en los campos de la economía, la geografía y las ciencias sociales²².

En el primer enfoque, la economía “como ciencia” cumple 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 encontrar 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 familias²³.

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 periféricos²⁴.

También en este campo, se resaltan los aportes de Milton Santos, especialmente, con su trabajo seminal: “La naturaleza del espacio” (Ariel, Barcelona, marzo 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, diría Braudel y Wallerstein, a las economías semiperiféricas.

²² 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.

²³ 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. El libro 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.

²⁴ 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.

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 este libro 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*.²⁵ 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 análisis²⁶.

²⁵ Ver para estas líneas de análisis Carlos Martner (2008:9-11). Precisamente este autor fue Asesor de la tesis doctoral de Juan N.Ojeda, presentada el 13 de diciembre del 2006, en la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco de la Ciudad de México.

²⁶ El mismo planteamiento como ya se adelantó está en: Carlos Martner. "El transporte Multimodal y la Globalización". Editorial Trillas. México, mayo del 2008.

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*²⁷ 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, en este libro se asume que el avance de la contenerización 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 fuera 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 texto consiste en incorporar, dentro del enfoque estructural-sistémico del *espacio de redes y flujos*,

²⁷ "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)

indicadores y/o criterios de análisis (como el grado de containerización) 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 gráneles) 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 completo²⁸.

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*²⁹. 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

²⁸ 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.

²⁹ 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.

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 innovador³⁰ 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 texto. 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 ha señalado para los llamados puertos de tercera generación (ver Cuadro No I-1), sin embargo, y a modo de hipótesis, aquí se plantea 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, el libro 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 internacionales³¹.

De esta manera, 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

³⁰ 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”

³¹ 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).

y Canadá, con los países europeos, con Japón y China y con los países de la órbita latinoamericana.

Cuadro No I-1 Tipología de puertos a escala internacional según la UNCTAD³²

	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 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.
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

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 determinada 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

³² 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)"

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 estudios tanto Sergio Boiser como 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 los países latinoamericanos y que causa las asimetrías, desigualdades y pobreza en espacios geográficos polarizados.

Debe aclararse que la determinación de considerar solo 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. Un trabajo de este mismo corte es presentado por Lilia S. Padilla y Sotelo ("Transporte y Territorio", Buenos Aires, 2010: 124-144)

De esta manera, los cuatro casos seleccionados 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 libro 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.

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 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. Es una zona caracterizada por la industria petroquímica, con redes y mejores enlaces productivos.

La refinería y la Terminal petrolera de Pajaritos de PEMEX, asegura a Coatzacoalcos los enlaces productivos, hacía adelante y hacía atrás, que necesita un polo petroquímico como el señalado.

Destaca la exclusión de los puertos (considerados en una primera aproximación como centros de negocios, ubicados en ciudades y regiones), ya que especialmente en el campo regional y de la ciudad, es evidente que la apertura comercial y la globalización (mundialización para otros) 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 desarrollo³³.

³³ 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”.

Cuadro I-2 Características de los puertos seleccionados

Puerto	Buques atendidos (2004)	Carga total (2004) (m. t. c.)	Carga contenerizada (2004) (teus)	Ingresos (2000) (m. p. mex.)	Población de la ciudad-puerto	Ingreso Per cápita 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.

m.t.c. miles de toneladas cortas

m. p. miles de pesos mexicanos

Cada puerto analizado en el trabajo (se considera como ya se anunció en el estudio cuatro puertos mexicanos)³⁴, 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) portuaria iniciada en el año 1994³⁵. 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 adjunto, el desarrollo del capítulo III dedicado al estudio de casos, considera los principios 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 vinculadas al hinterland en referencia.

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

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

Fuente: Elaboración del autor.

³⁴ 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.

³⁵ 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.

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 pierden³⁶. ¿Siguen los actores del puerto antes 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 libro 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.

³⁶ 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 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.

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.³⁷

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 portuario³⁸.

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)³⁹.

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".

Similarmente 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

³⁷ 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.

³⁸ 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.

³⁹ 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.

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 pierden⁴⁰.

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

Las regiones que ganan económicamente tienen las siguientes características):

- son regiones urbanas, con fábricas y oficinas que se concentran en las grandes ciudades o megalópolis
- ante todo son regiones productivas de bienes exportables, es decir de bienes manufacturados o de servicios facturados.
- 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.
- es el centro de una periferia-ejemplo de regiones que ganan: Tokio, Nueva York-Nueva Jersey, Los Ángeles-San Diego, Paris, Zúrich, Francfort.
- 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.
- En síntesis, las regiones que ganan son las redes de distritos, con distritos de redes metropolitanos de tamaño medio que se relacionan con las redes, con las aglomeraciones, con los espacios, con el poder y en suma, con las metrópolis”

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

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.

⁴⁰ 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).

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 produce⁴¹. 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

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.

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 hacia la frontera, y requería puertos tanto del Pacífico, como del Golfo, que facilitaran dicho comercio, y en fin, demandaba un conjunto de incentivos que privilegiaran, como hasta ahora, el transporte carretero, el movimiento

⁴¹ 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,

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 azar⁴², 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

⁴² 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”.

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 1993⁴³.

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.

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 generan 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 puerto⁴⁴.

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 movilizad

⁴³ 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, Núm. 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).

⁴⁴ 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.

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 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)⁴⁵.

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 producción⁴⁶.

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

⁴⁵ 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. Los datos del 2009 y 2010 indican una tendencia creciente de: 2 884, 485 y 3 704,762 teus respectivamente. Sigue siendo Manzanillo el puerto líder seguido ahora de Lázaro Cárdenas, que alcanzó 796,011 teus en el año 2010.

⁴⁶ 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).

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), fue manejada por estos tres puertos del país⁴⁷.

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 Coahuila 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.

⁴⁷ 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), Tehuacán (Puebla) y Hermosillo en Sonora. En contraste, se presentan cambios negativos y de expulsión de mano de obra en municipios como los de: Azcapotzalco, Tlanepalapa, Naucalpan, Monterrey (en Nuevo León), Guadalajara (Jalisco), Cuauhtémoc (DF), Gustavo Madero (DF), Miguel Hidalgo (DF), Iztapalapa y Benito Juárez, también en la ciudad capital.

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
Total en millones de ton. (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
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.

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.

Por lo anterior, el nuevo Plan Puebla-Panamá, un Acuerdo Presidencial del 5 de junio de 2001, constituyó la primera oportunidad de la administración del Gobierno del gobierno de Vicente Fox, de atender el déficit de la población del Istmo oaxaqueño en empleo, salud, y educación. 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 transistmico 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 dolares	PIB per cápita: 2 847 dolares	PIB per cápita : 1899 dolares
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.

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 forman⁴⁸.

⁴⁸ 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

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 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 Coatzacoalcos⁴⁹.

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.

de las capacidades de distribución de mercancías, como el potencial para superar las limitaciones de las carreteras costeras”.

⁴⁹ 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.

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 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 país⁵⁰.

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 Oaxaca⁵¹.

En general, los fenómenos considerados se dan en los cuatro puertos bajo distintas velocidades, con diferentes ritmos y a la luz de políticas empresariales que tiene marcadamente un sesgo personal propio de cada Director de cada API, lo que nos llevan a resultados y tipologías de puertos o empresas que demuestran distintas características económicas, financieras y operativas. No obstante este planteamiento, hay que reconocer que la política aplicada considera en general al Sistema Portuario Mexicano que premia la competencia y la lucha por mercados lo que lleva a una guerra de puertos, tanto en el Pacífico como en el Golfo, 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

⁵⁰ 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 hub pase a alcanzar el nivel 4, en donde se ponen como ejemplos los puertos de Rotterdam, Hong kong y Singapur. Más adelante en el punto 4.1, se presentarán las terminales de contenedores más importantes del mundo.

⁵¹ 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.

México reflejan territorios con diferencias, 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 estrategias de marketing portuario (Ma. Jesus Freire y Fernando González, 2009:224-241) y qué políticas empresariales aplicadas vienen logrando hacer “ganador” a Manzanillo, puerto que fue pobre y estancado a comienzos de la década de los ochenta del Siglo pasado y qué ahora en la segunda década del Siglo XXI, es uno de los líderes de México y del Pacífico?

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

¿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 o hub de la Costa del Pacífico de México?

En resumen y con esta misma metodología, se analizarán los cuatro puertos escogidos para este libro.

Es interesante 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 advertencia la investigación no puede olvidar la importancia que cumple el puerto como exportador de petróleo, que lo hace clave para el cabotaje que se realiza en el Pacífico y aunque se le considera un enclave de interés en el Sureste mexicano.

¿Cómo el ritmo portuario y ciclo económico 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 afectó considerablemente al puerto de Salina Cruz y a la región estratégica, denominada el 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 uno de los clientes más importantes del puerto?

Con el desarrollo portuario de los casos de Veracruz y de Coatzacoalcos se completaría el análisis de todo del libro, 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 diez 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 buscar la competencia desmedida, el afán de 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, el libro 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.

La ciudad de Salina Cruz de 76,000 habitantes y sus habitantes registra carencias, pese a contar con el puerto, tener una refinería de petróleo de propiedad de PEMEX y mantener una Terminal Marítima, que exporta el combustible al Lejano Oriente y Japón, aunque también mediante la modalidad de cabotaje vende petróleo en distintas terminales del Pacífico mexicano.

En contraste, a esta situación, tanto Veracruz como Manzanillo son ciudades florecientes que alcanzan un nivel de desarrollo relativamente más alto que los otros puertos escogidos y 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. Hay que incorporar en esta

sintonía la importancia de la variable multimodal que exige que los puertos tengan conectividad con los ferrocarriles, carreteras y con los aeropuertos del entorno cercano a estos nodos comerciales y de transporte.

El texto 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, complicando una política de expansión que aspira a que los puertos de México manejen más carga, acordes a la capacidad instalada de los mismos, que en la actualidad se mantienen por debajo de los estándares internacionales.

Debe reconocerse no obstante lo anterior, que un aumento de carga por los puertos se debe al trabajo del transporte camionero y debido a 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 viene 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 (PEMEX) que solo busca sus beneficios que son enviados 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 Plan Puebla-Panamá 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, atentaría 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 local⁵².

⁵² 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 sobre las transacciones cambiarias, como instrumento de lucha contra la pobreza". Revista de la CEPAL. No 89, agosto de 2006, pp. 93 a 102.

1. 3. Los indicadores

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 advertencias 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.

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	Área de influencia básica incluye áreas de producción o consumo que reclaman los servicios del puerto	Área de influencia básica emplazada en un radio no mayor a 100 KM.	Área de influencia básica emplazada en un radio no mayor a 200 KM.	Área 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. Condiciones de Explotación	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. Condiciones de Explotación	Ausencia de barreras administrativas	Referidas a inspección de aduanas para la nacionalización de la mercancía o la exportación	Control e inspección a la mercancía (aduanas) menos de cinco días.	Control e inspección a la mercancía (aduanas) entre cinco y nueve días.	Control e inspección a la mercancía (aduanas) más de nueve días.
III. Condiciones de Explotación	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. Condiciones de Explotación	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)⁵³:

Un puerto de estas características normalmente manifiesta las siguientes condiciones:

- Mueve carga diversa, principalmente contenerizada
- Logra eficiencia y competitividad⁵⁴
- 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 alienta la competencia y supera a las mafias organizadas; e incorpora técnicas modernas de manejo de carga y gestión portuaria.

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 a las mafias, retrasa la introducción de técnicas modernas de manejo de carga y gestión portuaria.

⁵³ 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.

⁵⁴ 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).

En suma, el libro 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 3.4. 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. Este cuadro puede ayudar a los lectores a trabajar sus puertos de las distintas realidades latinoamericanas por lo que tiene también un propósito metodológico.

La 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 por más de quince 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).

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 3.4 se manejan algunos indicadores proxy, con la idea de continuar esta investigación en otro momento.

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.

1.4. Pasos para llegar a un buen puerto⁵⁵

De acuerdo con la presentación de la metodología seguida por este libro, el texto sigue una propuesta que se desarrolla en tres capítulos, un resumen y conclusiones (llamado por facilidad punto IV). 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	El problema en debate: Planteamiento del problema y metodología de investigación
II	Los puertos y el transporte en el mundo globalizado, paradigmas en juego
III	Los puertos mexicanos en un mundo globalizado (1982-2004)
IV	Resumen y conclusiones
	Bibliografía
	Anexos

Fuente: Elaboración del autor.

1.5. Resumen

Este capítulo 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.

⁵⁵ Sintéticamente en la metodología elaborada para realizar la investigación amplia seguía las siguientes fases: 1) Se elaboraba 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 analizaba 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 ; y 9) Se elaboran unas conclusiones (IV), a la luz de los casos de los puertos de México, discutiendo nuevas tipologías de los puertos escogidos para el estudio. Era una metodología más completa que la que sigue este libro.

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

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 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 containerización
- 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 tasas 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 haber laborado 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 libro busca 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 marítimo, paradigmas en juego

2.1. Introducción

Como se expresó en el capítulo uno, 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 dependan 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 social⁵⁶.

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 modelo 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 mundial⁵⁷.

Los puertos, como actores claves de este libro, 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 mercancías⁵⁸.

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

⁵⁶ 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.

⁵⁷ 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".

⁵⁸ 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).

desarrollar en el capítulo 3.1 de esta 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 utilizados 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, de las ciencias sociales y no tocan los puntos críticos que estudia el desarrollo regional⁵⁹. 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, a los esquemas tradicionales de entender los puertos. Antigüamente 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 eran 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 monopólico y que están creciendo si movilizan más carga⁶⁰. En el punto 2.2 y con más detalle en el anexo No 1 se demostrará que la mayoría de los trabajos sobre los puertos tienen un énfasis económico y consideran 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.

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.

⁵⁹ Aunque en este libro 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.

⁶⁰ 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.

Superando las deficiencias anteriores propias de un enfoque único y sesgado, este libro 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, 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 y la mundialización.

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 Alfred 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 un trabajo publicado.

Como ya se afirmó en la introducción, el libro 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”⁶¹.

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 las 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.

⁶¹ 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. Diputació Provincial de Valencia, Valencia, 9 de diciembre de 1994, 400 pp.

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 crearon 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 del estado del arte. En el anexo No 1 se detalla el estudio efectuado especialmente para este libro 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 en los puertos mediante las privatizaciones antes aludidas. Por supuesto, que este segmento no agota el debate que debe ser desarrollado con mayor amplitud de fuentes, en otros futuros trabajos a emprender. Debe reconocerse que la perspectiva es desde México y no agota todos los estudios que se han elaborado en los distintos países para propuestas o mediante consultorías e investigaciones. Esta profundización del estado del arte visitando todos los centros de documentación y bibliotecas especializadas, es una tarea que rebasaba los tiempos de este libro, además falta consultar una variedad de trabajos publicados en idioma inglés y que aparecen en las distintas revistas del campo marítimo y del transporte. En todo caso, el propósito de buscar vacíos de investigación en los estudios de los puertos de México logró la meta de saber que tanto se había investigado acerca del tema y encontró que el tema más trabajado era acerca de los resultados de la privatización portuaria mexicana, tomando en cuenta las experiencias de América Latina y los esfuerzos realizados por la CEPAL para dar direcciones a nuestros países sobre qué políticas aplicar.

2.2. La privatización (reestructuración) y concesión portuaria:

La literatura económica sobre privatización aumentó espectacularmente⁶², encontrándose que desde 1987 la importancia del tema desde el punto de vista teórico y práctico, ha

⁶² Pedro Núñez D. "Pensamiento Iberoamericano", No 22/23, Tomo I, julio 1992-junio 1993, p. 357.

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. Como lo afirmó Aníbal 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). El tema por tanto, 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).

El tema como se observa en este diagnóstico es por su naturaleza provocador y rico en análisis, especialmente si aquel se concentra en una área, como la del sector marítimo, 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, julio1992-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 como lo afirmó en su tiempo Germán Alarco? ¿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 al 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 puertos⁶³, 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 de las APIS permitirá también estudiar las luces y sombras que los procesos traen.

Siguiendo con los elementos conceptuales, debe señalarse que el término de privatización contempla algunas de las siguientes interpretaciones (Pedro Núñez, julio-diciembre 1987:43):

- Transferencia (cesión) de un patrimonio público al 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.

⁶³ 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).

- 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 sabe, en la década de los noventa del Siglo XX 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.

Hipótesis en torno a la privatización de los puertos de México⁶⁴

En 1998 se afirmaba que el fenómeno de la privatización solía ser entendido como un instrumento para incrementar la eficiencia en la economía⁶⁵. Por tanto, se suponía que la transferencia de la propiedad estatal a manos privadas iba 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

⁶⁴ En base a Juan Ojeda, junio-julio 1998:32-34

⁶⁵ Ver por ejemplo: “Proceso de privatización en el Perú”. Foro Económico No 5, Lima, octubre de 1992.

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, marketing portuario 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 fueron positivos y reflejaron una buena gestión de los directivos de la API, 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 constituía una de las fortalezas del puerto, dado que esta empresa exporta petróleo a Japón utilizando el puerto y pagando los derechos y tarifas vigentes. Este comercio también es de cabotaje a través de todo el Pacífico

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 ⁶⁶.

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.

⁶⁶ Ver: "Problemas de Conectividad en el Puerto de Salina Cruz". Instituto Mexicano del Transporte. Publicación Técnica No 77, Sanfandila, Querétaro, 1996, p. 37.

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.

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 desde 1993 realizó, 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?⁶⁷

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.

⁶⁷ Ver. Germán Alarco y Patricia del Hierro. "Límites Económicos a la privatización portuaria, el caso mexicano 1992-1995. Gestión y Política Pública. Vol. V., Núm. 1, México, primer semestre de 1996.

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.

¿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 de Tehuantepec 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? ⁶⁸.

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 ⁶⁹.

En resumen, una revisión de de la moderna economía del transporte, en donde J. M. Thompson la anota como “de un esplendido caos” ⁷⁰, implicará desarrollar la importancia del transporte multimodal y ver el rol portuario (puerta a puerta y no de puerto a puerto), 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

⁶⁸ 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.

⁶⁹ En julio de 1998 el Lic. Aarón 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 gráneles 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: Víctor Cardoso. "En paquete, la ruta ferroviaria del Istmo y dos terminales". La Jornada, México, 4 de mayo de 1998.

⁷⁰ J.M. Thomson. "Teoría Económica del Transporte". Alianza Universidad, Madrid, 1974, p. 139.

manera de parábola, de los procesos económicos y de privatización aplicados (ver recuadro II-1).

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

El paradigma dominante 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.

El 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) puertos⁷¹ 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 actual⁷².

⁷¹ 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".

⁷² 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 servicio 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

¿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?⁷³.

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 neoclásica⁷⁴.

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 México⁷⁵, comprobando como el proceso de privatización o de reestructuración portuaria en palabras sencillas tuvo sus altas y bajas, 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 privatización⁷⁶. 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 una pérdida de ingresos que viene correlacionada con la pérdida de carga del puerto, como lo comprueba el cuadro II-1 adjunto.

Fuente: Elaboración del autor

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.

⁷³ 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..

⁷⁴ 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.

⁷⁵ ¿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.

⁷⁶ 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.

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	1997
Salina Cruz	10.7	11.3	9.3	9.2	8.8	8.7	8.1	7.2

Puerto	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Salina Cruz	6.7	7.6	6.9	6.8	6.8	6.2	5.6

Fuente: SCT y Anuarios Estadísticos de los Puertos de México (2002,2003 y 2004).

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

Este punto busca desarrollar los conceptos de: ganador y perdedor⁷⁷, aplicado al caso de los puertos de México, que como se sabe compiten entre si. 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 1982 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 atractividad. 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 exacerbadón 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”.

David Romo y Guillermo Abdel (Comercio Exterior, marzo 2005:205) se preguntan también: ¿las regiones compiten entre si? “Ellos afirman que es posible responder que si”. “Las regiones compiten por empresas que buscan una ubicación, así como por individuos

⁷⁷ 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.

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)⁷⁸.

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, 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.

⁷⁸ 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.

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 tienen 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 territorio de redes versus el territorio de zonas", que se aplicarían a los puertos.

Regresando luego de esta digresión teórica valiosa para los puertos, debe considerarse que la medición de encontrar a 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, investigaciones del Banco Interamericano de Desarrollo (Alejandro Micco y Natalia Pérez, BID abril, 2002; A Micco y N. Pérez, BID, marzo 15, 2001; y BID, 2001:172-174) afirman que las variables de eficiencia portuaria “en parte se encuentran explicadas 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)⁷⁹.

También se incorpora en este indicador la calidad de la infraestructura portuaria, el entorno regulatorio e institucional (servicios portuarios obligatorios); y por último la

⁷⁹ 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.

variable denominada: “mafias organizadas”⁸⁰. 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 ha cambiado debido al proceso de concesión y privatización portuaria, seguido por los puertos desde 1994, que nos llevará a demostrar los cambios positivos en eficiencia y desarrollo portuario existentes y que se reflejan en los ejemplos de puertos como Veracruz, Altamira y Manzanillo, que son los puertos “ganadores” de México y que se verán más adelante desarrollados.

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.

⁸⁰ 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.

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: Iván 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, Se hará también en el Brasil”.

Precisamente Sergio Boiser (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 sobresimplificaciones y con el reduccionismo, porque, a menos, que se desee volver al equilibrio “casseliano”, 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 orbe 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”⁸¹.

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 primero 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 país⁸².

¿Puede hablarse de ganador y perdedor, comparando una región con otra de un país determinado (por ejemplo, se habla que en México las regiones ganadores 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

⁸¹ En general si se quiere revisar los trabajos de EURE debe verse la siguiente pagina: www.scielo.cl.com

⁸² 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, Ramsarám 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 2010, se tratará de ligar esta data con los ciclos económicos regionales del Norte, del Centro y del Sur.

metropolitanos de 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 Ángeles (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 trabajo sobre los puertos de Perú y denominado “Plan Nacional de Desarrollo Portuario” 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).

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 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	Shanghái	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	Rotterdam	Holanda	6.28	6.10	6.52	6.89 %	- 2.87 %
8	Los Ángeles	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 Árabes 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 %
Total general			109.11	112.08	126.99	13.30 %	2.72 %

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

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	Vietnam	81	14	Rusia	119
15	Egipto	72	15	Vietnam	117
16	Turquía	71	16	Japón	101
17	Etiopía	71	17	Turquía	98
18	Irán	67	18	Irán	96
19	Tailandia	63	19	Sudán	84
20	Francia	60	20	Uganda	82

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Portuario PNDP).Perú, 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, quién 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 concentraban en estas riquezas naturales y no incorporaban 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 no.

¿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 el 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 peruano⁸³, siguiendo el ejemplo de Porto Alegre en el Brasil, cuna de la experiencia más importante de este campo⁸⁴.

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, se afirmaría que las regiones pueden ser potencialmente “ganadoras”, siempre y cuando estos indicadores

⁸³ 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.

⁸⁴ 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 canalizara 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.

tengan un componente social en donde los frutos de esa ganancia también tiene correas de transmisión, para llegar a los habitantes más pobres de esas ciudades y puertos. ¿Si esto es cierto ¿por qué 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 y que aparece en este libro.

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

Se puede afirmar que los puertos de los países periféricos experimentan procesos de “crecimiento” (o atraso) y de “exclusión” (o inclusión), que vienen derivados de las 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, como ya se adelantó, son el objeto central de esta investigación⁸⁵.

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

⁸⁵ 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 globalmente 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.

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 comercial⁸⁶.

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”.

Por su parte el “progreso” será entendido en este libro como crecimiento, riqueza, inclusión, y es 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 Yocelvezky (1997:320-321) al respecto manifestaba: “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”.

⁸⁶ 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”.

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. Yochelevsky, 1997:321).

Esta discusión lleva a diferenciar los términos de “desarrollo” y simple “crecimiento económico”, entendiendo 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 ha sido vista en números trabajos. 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)⁸⁷.

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.

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)⁸⁸.”

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

⁸⁷ 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.

⁸⁸ 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”.

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 Estivill (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. Estivill, 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 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 de 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.

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”.

Cuadro II-4 Diferencias entre exclusión y pobreza

Uso de la noción de pobreza (por qué no esta siendo utilizada como antes)	Ventajas del uso de la categoría de exclusión (por qué se ha impuesto)
<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</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</p>

<p>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>por un amplio espectro de opciones políticas;</p> <p>-Todo el mundo puede identificarse con esta noción, en la medida en que es obvio que siempre está excluido de algo, de alguien</p>
--	--

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

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 las virtudes del enfoque como aparece en el cuadro III-5.

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".

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)

-“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.

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 III 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 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 registra 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.

Recuadro II-2

Casos	¿Entre el progreso y la Exclusión?: o de la privatización al bienestar social
1. Puertos del Brasil (BID, 2001:178)	<p>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 períodos 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.</p>
2. Puerto de Matarani en el Sur del Perú	<p>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.</p> <p>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</p>

	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. Moscoso, Facultad de Economía, Universidad Externado de Colombia, s/f:13)	Una primera aproximación para mejorar la eficiencia portuaria fueron los procesos de privatización en Colombia. Esta 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 derivados. 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)
4. Puerto de Guaymas en México (Carlos Martner, enero-abril 2002:15, 17, 37).	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).
5. Puerto de Lázaro Cárdenas en México (Lenín Navarro y Zoe	El análisis estratégico del puerto de Lazaro 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

<p>Infante, enero-junio 2004:99 y 119).</p>	<p>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 y Aurora Moreno, IMT, 2000)</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 igualitariamente en el municipio y en el estado donde se asienta el puerto (C. Ramsaran, p.1)</p> <p>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 manejó 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 transístmico de Coatzacoalcos a Salina Cruz sigue siendo un sueño.</p> <p>La caída de la carga contenerizada y el movimiento errático de PEMEX ha</p>

	<p>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 una 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 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.</p>
<p>8. Casos de Africa (BID, 2000:154).</p>	<p>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.</p>
<p>9. Ejemplos de Baltimore, Liverpool, Genova y Barcelona (Joan Alemany, Revista Aquapolis, noviembre 1999).</p>	<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</p>

	recibió unos 18 millones de visitantes.
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 geométricamente 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 algunos casos presentados. Es necesaria 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 cuestion que pretende develar esta investigación?</p>

Fuente: Elaborado en base a las fuentes señaladas.

Siempre hay ganadores y perdedores en los puertos: ¿quiénes ganan y porqué? y qué dicen los casos de los puertos mexicanos? Estas serán las preocupaciones de esta parte vistas con más detalle en el capítulo III de este libro, 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.

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

Este segmento busca demostrar que el tema de las relaciones internacionales (RRII), ligados a los puertos de los países periféricos, enfrenta una complejidad, entendida porque las teorías de las relaciones internacionales, como lo demuestran, varios autores están en pugna y las visiones teóricas tradicionales que reunían un conjunto de enfoques de RRII, han sido cuestionadas, a la luz de la globalización 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”⁸⁹.

La visión simple del estado nacional ha sido acotada y 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 tradicional⁹⁰. Este elemento y debilidad de los estados nacionales, aún hablando de los países desarrollados, conspira contra la teoría de Mahan, que recomendaba a los gobiernos a tener armadas fuertes, como fundamento de una colonización que se iba a realizar por los mares y apoyados en el comercio internacional y en la presencia geopolítica de conseguir nuevos territorios. De esa forma la importancia de la Isla Hawai y el dominio del Canal de Panamá, eran necesarios bajo la lógica de dominar el Pacífico. El análisis puede proyectarse a México, como país semiperiférico y dependiente y que tiene dos mares con costas y puertos tanto en el Pacífico como en el Golfo. Bajo esta lógica y si ligamos las teorías con la economía y los puertos de México, encontraremos a un país que es vecino de Estados Unidos, con un Sur atrasado y dependiente, que tiene un Istmo de Tehuantepec y registra un corredor transístmico, que se convierte en frontera con Centroamérica y muy cerca al Canal de Panamá⁹¹.

Por eso en un trabajo previo (Ojeda, marzo 2002:19) se consideró que en específico: “el caso de México, como modelo de estudio, 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

⁸⁹ 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.

⁹⁰ Debe diferenciarse la “Teoría de Relaciones Internacionales”, de la “Relaciones Económicas Internacionales”. La segunda se dedica a estudiar el comercio exterior entre países, conocer los niveles de inversión extranjera, los acuerdos de integración económica, aspectos de cooperación económica internacional, temas vinculados a las empresas multinacionales y a conocer el rol de las grandes potencias económicas, entre otros. Deja de lado los aspectos políticos que principalmente están en la matriz teórica denominada RRII. De esa manera los estudios de los puertos, considerando los flujos de comercio exterior, entran en el campo de las Relaciones Económicas Internacionales, que sería una especialidad de la economía. Ver para esta diferencia: Ramón Tamames y Begoña Huerta. “Estructura Económica Internacional”. Alianza Editorial. Madrid, 2003.

⁹¹ 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.

1994 un Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN) y contar con redes comerciales hacia el Lejano Oriente, Europa y con las Costa Este y Oeste del mismo Estados Unidos. Se deducía 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, como ya se adelantó, tener varias ópticas y perspectivas, dependiendo de cómo las teorías explican los casos de los puertos mexicanos que en otros trabajos se postulan como “ganadores” o “perdedores” o en “progreso” o en “exclusión”.

Bajo esas limitaciones y restricciones, esta sección tiene en cuenta a los puertos de México, priorizando el aporte de Alfred Mahan, en las Relaciones Internacionales, aunque recientes trabajos consultados, como los de Víctor Giúdice de Perú, propone varios enfoques geopolíticos. señalando que el aporte de Mahan podría haber sido superado⁹².

No obstante la perspectiva anterior, se está convencido de estudiar a un Mahan modernizado y actualizado, ya que la información empírica que se presenta, justifica que el poder marítimo y naval esté descansando en empresas que pertenecen a algunos pocos países desarrollados, que siguen dominando el comercio, tienen empresas que son dueñas de los barcos y monopolizan y concentran el comercio, vía los contenedores, que llevan las embarcaciones, con mercancías del Este al Oeste, vía el mar, que como diría Braudel, sigue siendo ante todo, una superficie de transporte(Braudel,1985:51).

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 del sociólogo brasileño, partía 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.

⁹² El trabajo de Víctor Giúdice, de la Universidad de San Marcos de Lima, considera dentro de las teorías geopolíticas seis enfoques: la primera la teoría del poder marítimo de Mahan, luego la teoría del Poder terrestre de Mackinder(1905), la tercera de James Fairgrieve, 1915 que habla de zonas de presión, zonas de conflicto y países Buffer, la cuarta es la teoría del poder aéreo de Severky, 1950, luego está la de Samuel Cohen, que creo la teoría de la jerarquía de los espacios globales, y por último, la de Nicolás Spykman, que habla de la teoría del perímetro de seguridad, de los Estados Unidos.

¿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 son las empresas grandes, denominadas “multinacionales” las que 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 grandes 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 anexionar 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 análisis 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 cuyo origen es extranjero⁹³.

Como se demuestra en el cuadro II-6 efectivamente hay concentración del transporte marítimo en naciones y empresas de origen extranjero, estando el "monopolio del poder marítimo" en unas pocas manos y empresas. Por ejemplo, el 13 % del comercio mundial es realizado por Estados Unidos, quien es dueña del 5.9 % de la flota mundial, también Alemania concentra el comercio y es dueña de embarcaciones, lo sigue Japón y China. Esta misma concentración se refleja en las diez principales empresas que operan contenedores. En el caso de los países asiáticos, en donde resalta China, el 35.8 % de los buques pertenecen a sus empresas, realizan el 45.7 % de las operaciones y emplean al 60.4 % de todos los marineros del mundo.

¿Bajo esos datos no será que Mahan sigue vigente, transformado, pero señalando la estrategia que se debe seguir por los mares, en el Siglo XXI?

Los datos recientes de la UNCTAD, para el 2008 confirman esa tendencia y concentración, reflejando una agudización del problema, especialmente porque China se vuelve el gran motor del comercio internacional, y el seguidor del poder marítimo, que Mahan recomendó en el siglo pasado (ver: UNCTAD, reporte del 2008:35-65).

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	La empresa AP Moller Group de Dinamarca tiene 328 buques y

⁹³ 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.

del mundo que operan contenedores y tienen buques (UNCTAD, 2004)	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.

Balance:

Una debilidad del discurso mahiano, es que el mismo Mahan, centraliza su análisis en el dominio del mar y en la modalidad del transporte marítimo, aunque debe indicarse que desde la mitad del Siglo XX en la experiencia de México se registra un auge del transporte carretero y posteriormente del transporte por avión, lo que reduce en cierta magnitud el poder que ejercerían los dueños de los barcos y propietarios de las navieras en el comercio marítimo que van y vienen a México. Es un fenómeno atípico para el comercio internacional, ya que se sabe que el 80 % del comercio mundial se realiza por los mares y vía contenedores, registrándose para México que de los seis contenedores que se van para Estados Unidos, cinco se van por tierra y uno por mar.

¿Eso debilitaría el planteamiento de Mahan para México y para el mundo?

La respuesta es que no, dado que México mantiene una frontera con Estados Unidos de 3000 kilómetros y por una serie de razones económicas y sociopolíticas, ha priorizado el transporte carretero, versus el transporte por mar. No obstante, las recomendaciones a futuro, en donde también entran las variables ambientales, apuntan a cambiar esta tendencia perniciosa, en beneficio del transporte ferrocarrilero y marítimo, hacia nuestro vecino del Norte.

Desde una perspectiva más amplia y no considerando solo el caso de México nos deberíamos preguntar: ¿quiénes movilizan el petróleo en el mundo?, ¿en que naves se mueve el acero?, ¿mediante qué empresas navieras se movilizan los contenedores?, o ¿qué rutas del mundo son las más importantes en la actualidad?

Concluiríamos, en que la teoría de Alfred Mahan, sigue vigente, aunque la técnica y la tecnología, el uso del Internet y la concepción del espacio 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 el recuadro II-3 se presenta un resumen sintético, de los aportes de Mahan, adaptando sus principios, a una realidad distinta a la vivida antes de la primera guerra mundial, aunque hay que advertir que para muchos marinos y enamorados de Mahan, él sigue siendo su "Dios" y por lo tanto su guía en las políticas en el campo marítimo y de defensa militar, que adoptan los principales países desarrollados pero también los países pequeños, que no olvidan la doctrina de E. Mercado Jarrín, de la geopolítica y que implica el dominio de los mares y de los puertos, mediante una flota propia y nacionalista, como lo evidencian los casos de Brasil, Chile y Perú en la actualidad.

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, estrategia y geopolítico" Diplomado de Relaciones Internacionales. Universidad Viña del Mar. Mimeo. Viña del Mar, Chile, 28 de octubre de 2005.

Finalmente y bajo el fenómeno de concentración económica y polarización que estudia Veltz, solo algunas pocas empresas de Estados Unidos, de Japon, de China y del área europea, son las dueñas de los barcos, cuentan con actores que dominan las rutas marítimas, siguen manejando el comercio de contenedores y mantiene intereses concretos, en los principales puertos del mundo. ¿La tesis de Mahan, por todo lo visto, seguirá vigente?.

2.6 El estado de la cuestión y los nuevos paradigmas

Una revisión de los principales trabajos en el área del transporte marítimo y puertos, demostraría la presencia de estudios e investigaciones que fueron publicadas en revistas y presentadas como tesis en las principales universidades de México. Gracias al internet, ha mejorado el estado del arte, encontrando trabajos que concentran los temas propósitos de este libro. Una delimitación de este segmento es que se reconoce que es necesario ampliar las fuentes a trabajos latinoamericanos, aunque si se han considerado los estudios claves realizados por la CEPAL y que llevaron a políticas de privatización. 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 problemas, dificultades y restricciones⁹⁴.

Del estudio realizado especialmente para este libro (ver anexo 1), se comprueba que los problemas de los puertos latinoamericanos fueron comunes y que de acuerdo a los diagnósticos los puertos 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 pasó⁹⁵.

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

El estado de la cuestión o el “estado del arte” ha tenido en cuenta las fechas de publicación (se 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 marítimo-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.

⁹⁴ 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.

⁹⁵ 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 este libro, esta fase coincide con el surgimiento de los puertos de la tercera generación.

En la revisión para estudiar el estado de la cuestión como ya se anunció se han 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 puertos⁹⁶.

Desde el punto de vista de los enfoques utilizados, debe reconocerse que la muestra de los trabajos revisados tienen enfoques principalmente económicos, como lo comprueban la lectura de los estudios 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 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 y de octubre-diciembre del 2009), 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.

Se distinguen también por este enfoque económico, los trabajos de Alfred Baird, mimeo, 9 al 13 de septiembre de 2003 (con traducción al español) 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 por qué 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, fue necesario realizar investigaciones alternativas que ayudaran a evaluar la situación de los puertos y derivar de los mismos estudios o sugerencias de políticas, que demostraran que los puertos serían más eficientes bajo un modelo empresarial o privado.

⁹⁶ En general se registra que la mayoría de revistas mexicanas tienen muy pocos artículos de investigación sobre los puertos, afirmándose 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.

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 las consideraciones que estudian de sí es más eficiente un puerto de uso público o un puerto de uso privado, es 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 económico⁹⁷. En este análisis debe también considerarse que el rol del estado nacional ha venido a menos y compite 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 ya se señaló, 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

⁹⁷ 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.

permitirían una visión del problema, considerando el carácter multidisciplinario, de estos temas.

El documento base que se adjunta en el anexo 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 Silvia Gorenstein para Argentina (mayo del 2005), los de Ana María 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 utilizada en las nuevas interpretaciones que se realizan tanto en Chile, como en los estudios de caso de los puertos argentinos, peruanos y mexicanos.

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 (IMT). 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 Veracruz⁹⁸. 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 este libro. 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.

⁹⁸ 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.

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 análisis⁹⁹.

De este balance se puede decir que en los últimos veinte años en México se registran pocos 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 otros¹⁰⁰.

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 International Association Of Maritime Economist (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 ejemplo¹⁰¹.

En suma, hay pocos estudios que evalúan de manera crítica y no oficial la privatización y reestructuración portuaria mexicana, y menos hay investigaciones dedicadas a investigar

99 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 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 Princivil." Planeación estratégica en el subsector portuario, a partir de los programas maestros de desarrollo: el caso de los puertos de Coatzacoalcos, Tuxpan 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.

¹⁰⁰ 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 teórico 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".

¹⁰¹ Ver por ejemplo: International Association of Maritime Economist. IAME Panamá 2002 Conference Proceeding, 13 al 15 de noviembre de 2002 in Panamá. Ver al respecto la siguiente página: <http://www/eclac.cl/Transporte/perfil/iame-papers/papers.as>.

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 mismo¹⁰².

Por último, y como una muestra de los trabajos generales de carácter ingenieril, sobre los puertos, destaca en las referencias el libro preparado por el Ing. Héctor López en 1999 y presentado en eventos de capacitación, realizados en el campo de la especialidad¹⁰³.

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 de 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

¹⁰² 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 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).

¹⁰³ En caso se requiera ver un texto general sobre el tema recomiendo el siguiente libro: Héctor López Gutiérrez. "Operación, Administración y Planeación portuarias". AMIP. México, primera edición, 1999, 254 pp.

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 No 1 de este libro ,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, nuevos roles en los organismos internacionales y distintas políticas que aspiran a resolver problemas de carácter mundial como pobreza, marginación, falta de empleo internacional, racismo, migración, guerras y conflictos bélicos.

Capítulo III: Los puertos mexicanos en un mundo globalizado (1982-2004)

3.1 Introducción.

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 este punto. Debido a estas razones el estudio de los cuatro puertos considerados se vuelve un tema clave a presentar.

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 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).

3.2. Tendencias mundiales en el campo del transporte marítimo y puertos.

3.2.1. Panorama General

El fenómeno de la apertura comercial en el mundo actual, fue 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 mismos 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 II.

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 mundial¹⁰⁴, 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.

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. La dinámica China se ha mantenido a un ritmo alto ejemplificado por el crecimiento en el año 2009 de 7.8 % y 10.0 % en el 2010. Si estas tendencias se miden en tráfico de contenedores (expresados en millones de teus) en el 2006 China movilizó 84.0 millones, 103.5 millones en el 2007 y 113.2 y 108.8 millones, en el 2008 y 2009, respectivamente.

El movimiento de China ha afectado los fletes marítimos y ha elevado hacia arriba las demanda de buques, de grúas y de construcciones de puertos, empezando una carrera comercial y naviera, que encareció en general, el mercado del transporte marítimo de mercancías.

Esta dinámica 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):

¹⁰⁴ 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.

“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 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 , es válido argumentar que dichas tendencias y comportamientos afectarán a los puertos mexicanos y latinoamericanos y reflejarán también los problemas que tiene en la actualidad la economía mundial, 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 este libro.

3.2.2. 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 III-1 y III-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 III-1: Crecimiento de la producción mundial, 2001-2003 (en porcentajes)

Región /agrupación	Promedio 1990-2000	2001	2002	2003 ^a
Mundo	2.7	1.4	1.7	2.6
Países desarrollados de los cuales:	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
Países en desarrollo de los cuales:	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
Economías en transición	-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.

Cuadro III-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 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 por analistas y organismos internacionales.

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 III-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.

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 más pequeños de

crecimiento de las exportaciones e importaciones de América Latina en su conjunto, y de los países de Europa Occidental.

Cuadro III-3 Evolución del comercio y la producción mundiales, 1990-2003 (a precios constantes, variación porcentual anual)

	1990-2000	2001	2002	2003
Exportaciones de mercancías	6.4 %	- 0.5 %	2.8 %	4.5 %
Producción de mercancías	2.5 %	-0.7 %	0.8 %	
PIB, sobre la base de los tipos de cambio del mercado	2.3 %	1.3 %	1.9 %	2.5 %
PIB, sobre la base de la paridad del poder adquisitivo	3.4 %	2.4 %	3.0 %	3.5 %

Fuente: Organización Mundial del Comercio (OMC, Informe sobre el Comercio Mundial 2004, 2004, p.6.

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 III-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 III-4 Perspectivas de la economía mundial (variación porcentual) (%)

	2003	2004	2005	2006
Producto mundial	4.0	5.1	4.3	4.3
Economías avanzadas	1.9	3.3	2.5	2.7
México	1.4	4.4	3.0	3.5
China	9.5	9.5	9.0	8.2
India	7.4	7.3	7.1	6.3
Volumen del comercio mundial (bienes y servicios)	5.4	10.3	7.0	7.4
importación (países emergentes y en desarrollo)	11.1	16.4	13.5	11.9
exportación (países emergentes y en desarrollo)	10.8	14.5	10.4	10.3

Fuente: FMI. Perspectivas de la Economía Mundial, septiembre de 2005, p.2

Cuadro III-5 Comercio marítimo mundial por región, 2000 (toneladas métricas)

	Exportaciones	Porcentaje	Importaciones	Porcentaje	Total
Asia Pacífico	1 395 048, 612	26.7	2 106 116, 904	40.4	3 501 165, 517
Europa	673 405, 518	12.9	1 421 793, 751	27.3	2 095 199, 269
América del Norte	536 183 767	10.3	910 728 180	17.4	1 446 911, 947
América Latina y el Caribe	948 292 825	18.2	313 012 648	6.0	1 261 305 473
Golfo Pérsico	832 325 214	6.1	76 224, 353	1.5	908 549, 566
Otros	829 195 627	15.8	386 575 , 726	7.4	1 215 771, 353
Total	5 214 451 562	100.0	5 214 451, 562	100.0	

Fuente: "El Transporte marítimo en los tiempos de la globalización". Comercio Exterior, Vol. 54, Num. 8, agosto de 2004, p. 750.

Desde el ángulo comercial, el cuadro III-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.

Para el año 2003 la UNCTAD considera que por la vía marítima se han movilizad o 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 III-6).

Respecto a la actividad marítima internacional de las principales naciones, la OMC estima como aparece en el cuadro III-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.

Cuadro III-6 Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indica a/ (mercancías cargadas)

Años	Carga de buque tanque	Carga de buque tanque	Carga seca	Carga seca	Carga seca	Carga seca	Total (todas las mercancías)	Total (todas las mercancías)
	Millones de toneladas	Variación porcentual	total: millones de toneladas	Variación porcentual	Principales graneles b/ Millones de toneladas	Principales graneles b/ Variación porcentual	Millones de toneladas	Variación porcentual
1970	1442		1 124		448		2566	
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 e/	2 203	3.4	3 965	3.8	1 475	9.1	6 168	3.7

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

Cuadro III-7 Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes (a finales de 2003)

País/territorio	Porcentaje del comercio mundial generado, en términos de valor	Porcentaje de la flota mundial en términos de TPM
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
Austria	1.2	0.0
Tailandia	1.0	0.3
Australia	1.0	0.4
Brasil	0.8	0.7
Dinamarca	0.8	2.1
Total	78.8	62.3

TPM: toneladas de peso muerto.

Fuente: UNCTAD. "El Transporte Marítimo en el 2004", Ibid, p. 54.

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, según la UNCTAD, 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.

Otra fuente alternativa vista, señala que México, cuenta con 60 buques de la Marina Mercante (definida como todos los buques dedicados al transporte de mercancías, o todos los buques comerciales) y alcanza el No 63 del ranking de todos los países. El primero es Panamá con 5,764 buques, luego Liberia con 1,948 y 1,775 de China. Estados

Unidos tiene 446 buques de la Marina Mercante, Brasil 135, Chile 48, Ecuador 33 y Perú solo 6 (ver: CIA World Factbook, enero 1 del 2009, en <http://www.indexmundi.com/g/r.aspx> del 25/04/2011).

Regresando a la fuente UNCTAD, 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 nuevo siglo.

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 III-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 2003¹⁰⁵. 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.

Para el 2008 el reporte de la UNCTAD señala que las primeras diez empresas del mundo cuentan con 1913 buques y una capacidad en teus de 6 576,867 teus. Si este análisis incluye las veinte empresas más importantes el número de buques al 2008 crece a 2,665, con una capacidad de teus de 8 801,657 teus. En total la flota mundial de portacontenedores celulares al 1 de enero del 2008 alcanzaba 8.762 teus y una capacidad de flota de 12 657,725 teus. En conclusión sigue presente el fenómeno de concentración, que se da en la industria marítima mundial (Ver: UNCTAD, "El transporte marítimo en 2008":88).

En detalle, ahora la empresa de Dinamarca es Maersk Line (es la primera) y registra 446 buques y una capacidad de transporte de 1 638,898 teus. Le sigue la empresa Suiza MSC con 359 buques y una capacidad de 1 201,121 teus. El tercer puesto lo ocupa el operador CMA-CGM Group de Francia con 238 buques y 701,223 teus de capacidad. La cuarta clave

¹⁰⁵ 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.

es la empresa Evergreen de la Provincia China de Taiwan, con 177 barcos y 620,610 teus de capacidad de carga.

Se permite deducir tanto bajo los datos de 2003, o comparándolos con los conseguidos en el 2008, que persiste 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. Finalmente, solo Chile aparece en las veinte primeras con 48 embarcaciones y una capacidad de 108,657 teus de capacidad de carga. ¿Es la lucha de David contra Goliat, ya que la empresa Maersk Line (Dinamarca) maneja quince veces más carga en teus, que la empresa CSAV de Chile?

¿En otro aspecto, interesa también 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 III-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 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.

Es 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 III-10). Estos líderes de carga del Pacífico seguramente tocan también los puertos de México y de Estados Unidos.

Cuadro III-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 2003 TEU	Capacidad 2002 TEU
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
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
	Total		3,600	9,201,143	3, 855, 571

Fuente: UNCTAD. El Transporte Marítimo en 2004, p. 65.

Cuadro III-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

Cuadro III-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 otros	5.3	5.0
Total	65.1	65.6

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 cómo 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 demuestran los cuadros III-11 y III-12 y coincidiendo con el cuadro II-2 del capítulo II, el primer país de los cincuenta más grandes del mundo que cuenta con puertos y que registra carga contenerizada es el de Hong Kong en China, cuyo tráfico en el año 2002 fue de 19.1 millones de teus¹⁰⁶.

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 movilizados. 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, movilizando en el año 2002 1.2 millones de teus.

En el análisis del Canal de Panamá que tiene dos puertos o terminales, cada una en la costa 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. La construcción de su tercera esclusa apunta a poder considerar embarcaciones más grandes denominadas "post panamax".

¹⁰⁶ 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.

Cuadro III-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 % 2002/2001	Variación % 2001/2000
Hong Kong (China)	19 140, 000	17 900, 000	18 100, 000	6.9	- 1.1
Singapur	16 800, 000	15 520, 000	17 040, 000	8.2	- 8.9
República de Corea	11 542, 733	9 827, 221	9 030, 174	17.5	8.8
Malasia	7 541, 725	6 224, 913	4 642, 428	24.2	34.1
Emiratos Arabes Unidos	5 872, 244	5 081, 964	5 055, 801	15.6	0.5
Indonesia	4 539, 884	3 901, 761	3 797, 948	16.4	2.7
Tailandia	3 800, 929	3 387, 071	3 178, 779	12.2	6.6
Filipinas	3 270, 796	3 090, 952	3 031, 548	5.8	2.0
India	3 242, 989	2 764, 757	2 450, 656	17.3	12.8
Brasil	2 923, 120	2 323, 801	2 413, 098	25.8	- 3.7
Arabia Saudita	1 930, 051	1 676, 991	1 502, 893	15.1	11.6
Sri Lanka	1 764, 717	1 726, 605	1 732, 855	2.2	- 0.4
México	1 561, 929	1 358, 136	1 315, 701	15.0	3.2
Oman	1 415, 498	1 331, 686	1 161, 549	6.3	14.6
Malta	1 288, 775	1 205, 764	1 082, 235	6.9	11.4
Panamá	1 248, 369	2 376, 045	2 369, 681	- 47.5	0.3
Egipto	1 233, 133	1 708, 990	1 625, 601	- 27.8	5.1
Chile	1 147, 172	1 080, 545	1 253, 131	6.2	- 13.8
Venezuela	1 078, 000	924, 119	674, 558	16.7	37.0
Jamaica	1 065, 000	983, 400	765, 977	8.3	28.4
Pakistán	965, 610	878, 892	159, 919	9.9	449.6
Bahamas	860, 000	570, 000	572, 224	50.9	- 0.4
Iran, Republica Islámica del	808, 821	618, 195	415, 382	30.8	48.8
Colombia	603, 070	577, 041	791, 588	4.5	- 27.1
Cote D Ivoire	579, 055	543, 846	434, 422	6.5	25.2
Argentina	500, 171	663, 811	1 144, 834	- 24.7	- 42.0
Ecuador	462, 509	414, 355	414, 104	11.6	0.1

República Dominicana	430, 561	487, 827	566, 479	- 11.7	- 13.9
Yemen	388, 436	377, 367	248, 177	2.9	52.1
Trinidad y Tobago	385, 233	352, 758	282, 487	9.2	24.9
Marruecos	375, 837	346, 724	328, 808	8.4	5.4
Guatemala	360, 161	322, 136	495, 809	11.8	- 35.0
Argelia	338, 152	311, 111	267, 530	8.7	16.3
Libano	298, 876	299, 400	n.a.	- 0.2	n.a.
Uruguay	292, 962	301, 641	287, 298	-2.9	5.0
Jordania	277, 307	241, 037	n.a.	15.0	n.a.
Ghana	270, 878	221, 468	n.a.	22.3	n.a.
República Arabe Siria	257, 586	222, 698	n.a.	15.7	n.a.
Chipre	233, 400	235, 100	257, 020	-0.7	-8.5
Cuba	214, 760	258, 264	185, 055	-16.8	39.6
Mauricio	198, 177	161, 574	157, 420	22.7	2.6
Djibouti	178, 405	147, 908	157, 990	20.6	- 6.4
Senegal	164, 341	136, 076	133, 325	20.8	2.1
Reunión de países	162, 636	159, 006	154, 394	2.3	3.0
República Unida de Tanzania	149, 223	135, 632	133, 660	10.0	1.5
Martinica	146, 771	140, 034	140, 062	4.8	0.0
Camerún	146, 737	139, 587	n.a.	5.1	n.a.
Guam	140, 990	140, 158	132, 689	0.6	5.6
Sudá	126, 236	120, 701	94, 182	4.6	28.2
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
TOTAL MUNDIAL	266 337, 242	243 814, 545	231 689, 448	9.2	5.2

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.

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 contenerizada¹⁰⁷.

Además, si se mide la concentración de carga contenerizada para el 2002, de acuerdo al cuadro III-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 III-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.

Este análisis también puede enriquecerse considerando a terminales y puertos líderes. El cuadro III-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.

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.

¹⁰⁷ 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 III-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 III-11 adjunto.

Cuadro III-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
	Total de los 20 principales	144.87	127.94	110.83	13.23	15.44

Fuente: UNCTAD. "El transporte Marítimo en el 2004", p.80.

Como lo demuestran los cuadros III-14 y III-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.

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 III-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 III-13.

Cuadro III-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 III-13.

En resumen, se puede afirmar que las perspectivas de la economía mundial en general tiene altas y bajas y claroscuros, mismas que explican el auge(y a veces coyunturas negativas)del transporte marítimo, explicado por los servicios que da la demanda derivada que atienden las veinte empresas, que dominan los mares y tocan a los puertos principales del mundo. El fenómeno de concentración económica en la industria marítima y de transporte internacional, 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.

3.3. El análisis del movimiento portuario mexicano: tendencias y dinámicas.

3.3.1. 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 tuvieron un crecimiento en el primer período(1990-1994) de 2.3 %,que contrasta con la reactivación más dinámica de los cuatro siguientes años, en donde se registró una tasa de 6.4 %,respondiendo a la política 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 solo 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 III-18).

Cuadro III-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

	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
Carga total (en millones de toneladas)	231.4	244.2	244.4	253.0	264.7	266.0	

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.

Cuadro III-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
Altura	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
Cabotaje	-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
Total	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.

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.

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 III-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 por 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 III-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.

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.

Cuadro III-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	%
Petróleo y derivados	124199, 000	71.3 %	147 392, 000	62.1 %	161 666, 709	60.8 %
Carga general suelta (1)	9 685, 000	5.6%	19 954, 000	8.4 %	17 518, 899 (2) 14 552, 393 (3)	6.6 % 5.5 %
Granel agrícola	5 345, 000	3.1 %	10 464, 000	4.4 %	9 369, 079	3.5 %
Granel mineral	31 480, 000	18.0 %	54 099, 000	22.8 %	55 895, 870	21.0 %
Otros fluidos	3 085, 000	1.7 %	5 471, 000	2.3 %	7 004, 880	2.6 %
perecederos	487, 000	0.3 %	-	-	-	-
Total	174282, 000	100.0 %	237380, 000	100.0	266 007, 830	100.0 %

(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.

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”.¹⁰⁸

En el cuadro III-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 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

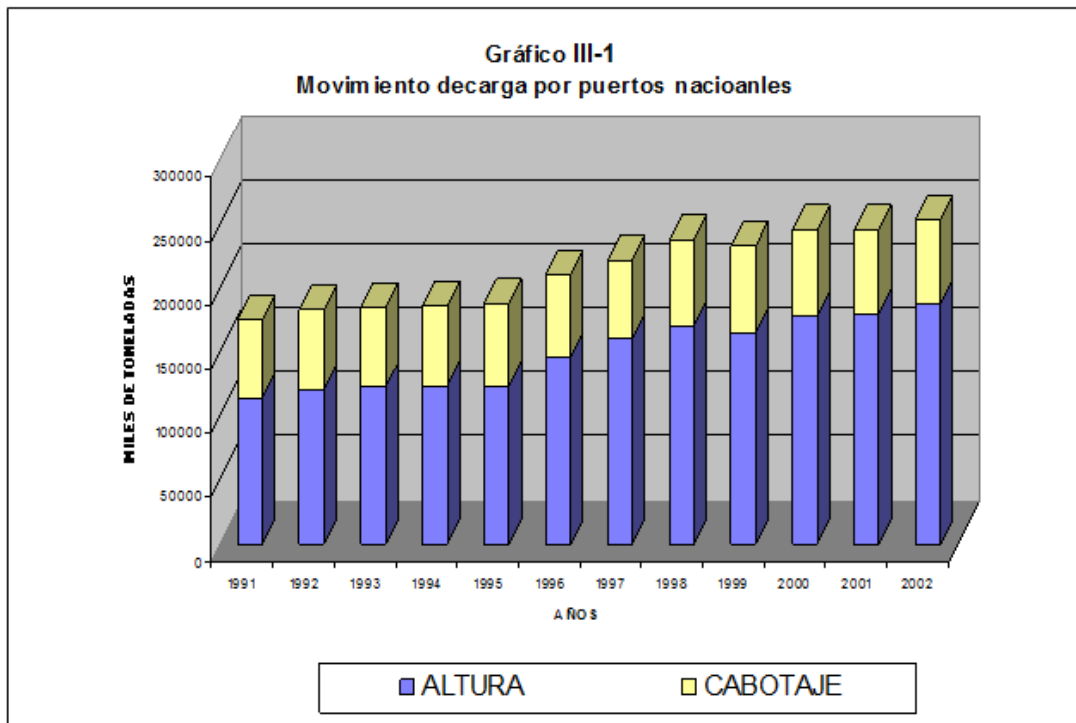
¹⁰⁸ Véase: Centro de Estudios Económicos del Sector privado, A.C., “Los primeros pasos hacia la privatización integral de sistema portuario mexicano”, *Actividad Económica*, Núm.208, México, mayo de 1998, pp.17-18. Igualmente, como lo aportan los documentos oficiales y si se compara la capacidad portuaria 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.

crecimiento destacado de las exportaciones.¹⁰⁹ En detalle, como lo registró el cuadro III-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.

Cuadro III-21 Crecimiento de la carga según distintas modalidades (1987-2004)

	1987-1990	1991-1998	1999-2004
Total	3.2%	4.5%	2.8%
Altura	1.8%	5.8%	4.1%
Cabotaje	6.1%	1.7%	1.2%

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.



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

¹⁰⁹ Se entiende que el movimiento de altura se compone de un comercio internacional de exportaciones e importaciones

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 III-22).

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 se presentó el Cuadro I-5 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 III-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
Cinco puertos principales*	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

* 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 AII-19 del anexo no 2.

Cuadro III-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)

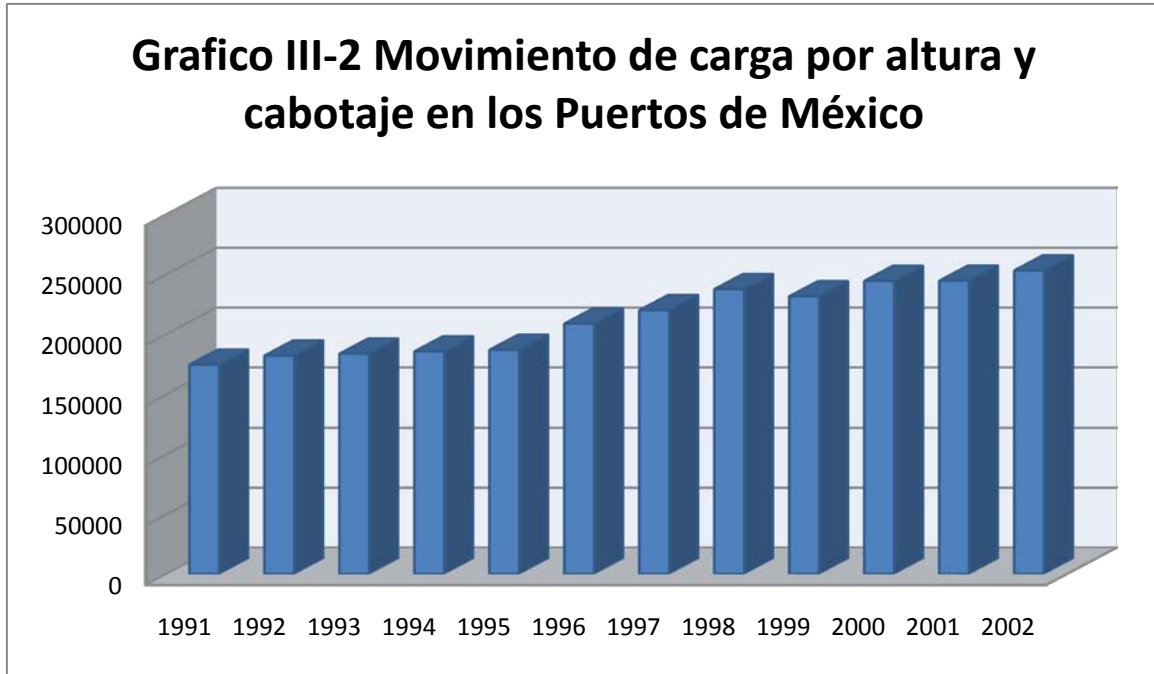
Puertos	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Cinco puertos líderes*	16.6	16.2	18.6	20.3	20.5	20.5	22.3	23.1	23.5	22.3	23.3	23.6	23.1
Puertos del Istmo**	24.6	25.6	17.5	25.8	24.3	22.3	22.6	24.1	21.8	20.3	20.5	19.2	17.8
Islas Cedros, B.C.	6.3	6.2	8.5	6.6	7.1	5.8	5.6	5.7	6.1	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
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
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 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.

3.3.2. El análisis del manejo de carga contenerizada

Los puertos movilizan más carga en la actual 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 (en el año 2010 se han alcanzado 3 704,762 teus, como aparece en el anexo No 2 de este libro). 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 III-24 adjunto.

Cuadro III-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*%

*Actualizando los datos en el período 1982-2010 la tasa decrecimiento promedio anual es de 13.6%.

Fuente: ver cuadro AII-19 del anexo No 2 del libro.

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 III-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.¹¹⁰ 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, aunque proyectos como el eólico y el aumento de negocios alrededor de la transístmica generan esperanza de una futura reactivación.

Cuadro III-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
Total (en teus)	337, 578	463, 706	549, 921	569, 314	684, 302	902, 875	1010, 124
Total, puertos líderes (en teus)	284, 375	403, 464	507, 909	524, 365	633, 125	840, 142	941, 130
Concentración (en %)	84.2	87.0	92.3	92.1	92.5	93.0	93.2

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Total (en teus)	1 117, 763	1 315, 749	1 358, 662	1 564, 673	1 685 367	1 903, 845
Total puertos líderes (en teus)	1 022, 650	1 199, 500	1 238, 194	1 431, 938	1 552, 694	1 771, 663
Concentración (%)	91.4	91.2	91.1	91.5	92.1	93.0

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 III-26 y III-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-

¹¹⁰ 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.

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, por que la literatura reciente resalta los corredores comerciales que se bien organizando rumbo al Norte.

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. Desde el 2008 se aprecia una dinámica importante en el puerto Lázaro Cárdenas tanto que como ya adelantó en el 2009 este puerto sobrepasa al puerto de Veracruz que tradicionalmente era el segundo más importante del país.

Cuadro III-26 Concentración de los puertos de Manzanillo y Veracruz (considera carga contenerizada) vía los puertos principales o ganadores

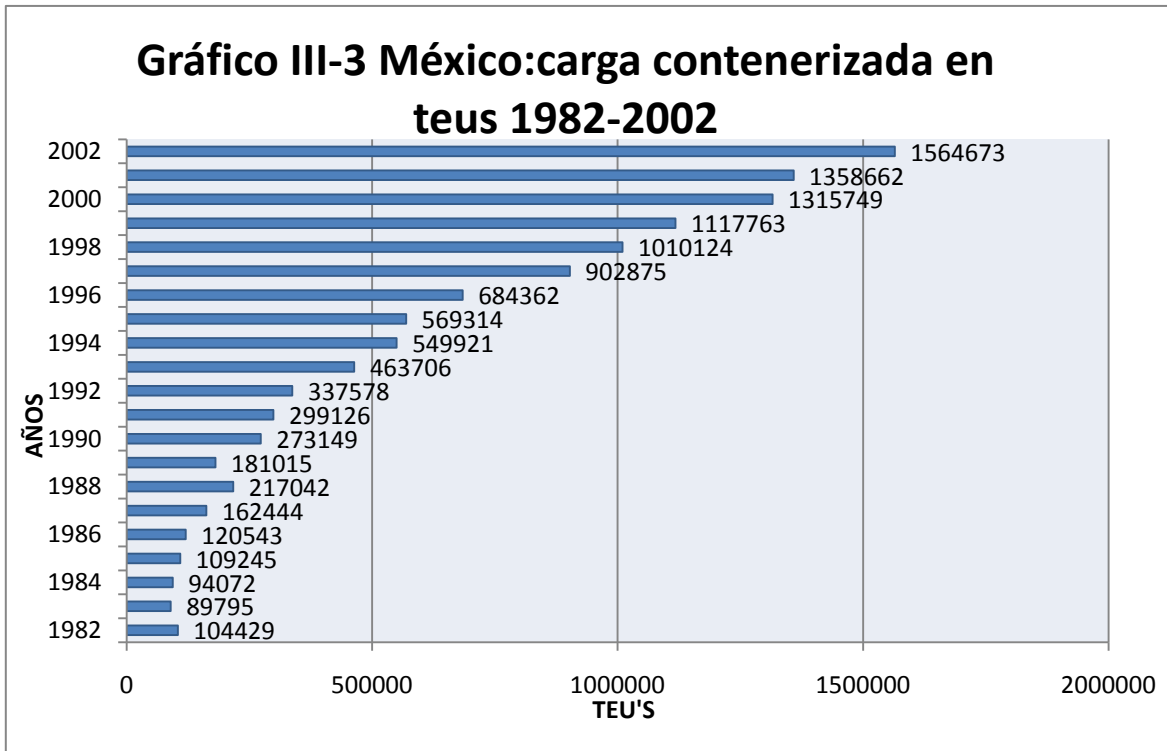
	2000	2001	2002	2003	2004
Porcentaje	73.4 %	73.7 %	75.8 %	75.9 %	74.6 %

Fuente: cuadro No AII-19 del anexo No 2.

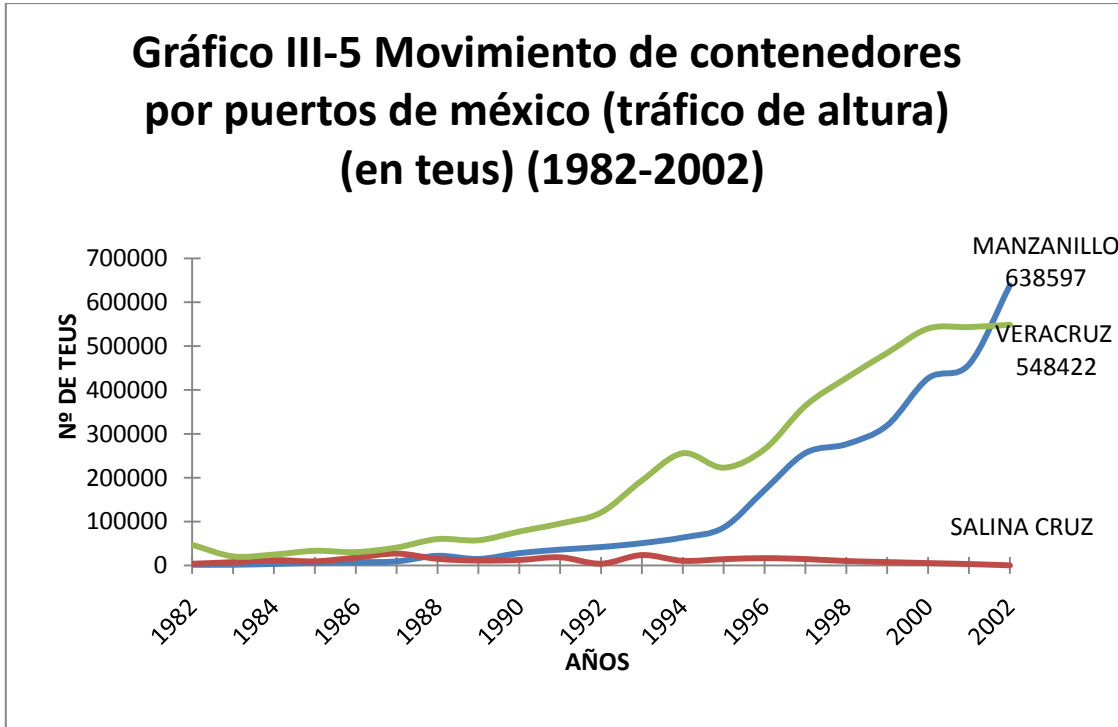
Cuadro III-27 Cálculo de la tasa de crecimiento de concentración de solo carga contenerizada por los puertos de México que se transporta por los puertos principales

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, Anuario Estadístico 2002

3.3.3. 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 No del anexo No 2, se establece la estructura porcentual, considerando la carga de cada puerto, respecto al total y se establecen estructuras como aparecen el cuadro III-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 III-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%
Lázaro Cárdenas	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 %
Total	100.00 %	100.00 %	100.00 %	100.00 %

Fuente: cuadro AII-19 del anexo 2.

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 III-29)¹¹¹. 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”.

¿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 las 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.

De acuerdo a estos resultados el cuadro III-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, registrando los efectos de la concentración económica y geográfica, que planteaba Paul Krugman y que tomaba como referente a las ciudades y regiones de Estados Unidos¹¹².

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.

¹¹¹ 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.

¹¹² 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).

Cuadro III-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 2004: 929, 411 teus 16.4 %				Total de carga en 1988 : 135, 714 teus Total de carga en 2004: 974, 434 teus 13.1 %			

Fuente: cálculos del autor

Cuadro III-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
Puertos ganadores	Tampico Tuxpan 85.5 % Veracruz Salina Cruz	Manzanillo Lázaro C 69.6 % Altamira Veracruz	Manzanillo Altamira 82.0 % Veracruz	Manzanillo Veracruz 89.8 % Altamira
Puertos perdedores	Lázaro C. Manzanillo Guaymas 14.5 % Coatzacoalcos Altamira Mazatlán Acapulco	Tampico Tuxpan Salina Cruz Ensenada Guaymas 30.4% Progreso Acapulco Mazatlán Coatzacoalcos Puerto Morelos	Tampico L. Cárdenas Progreso Salina C 18.0 % Mazatlán Ensenada Puerto Morelos Acapulco Tuxpan	Progreso.Yuc Ensenada Tampico Mazatlán 11.1 % Puerto Morelos Salina Cruz L. Cárdenas Coatzacoalcos Tuxpan

*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.

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).”

Regresando al cuadro III-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 transístmico, 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 exagera, 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 y es 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.

3.3.4. 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 1998¹¹³. 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.¹¹⁴

Como se comprueba en el Cuadro III-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.

En general, salvo la API de Puerto Madero (hoy Puerto Chiapas, con baja carga y desarrollando los cruceros), 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 III-30 y III-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.

¹¹³ 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.

¹¹⁴ 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.

Cuadro III-31 Situación financiera de las 15 APIS, 1995 – 2002* Pesos corrientes

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Ingresos (en millones de pesos)	458.3	824.7	1263.5	1718.8	1817.0	2027.9
Egresos (en millones de pesos)	398.6	696.9	1022.6	1340.7	1618.2	1895.4
Utilidad (en millones de pesos)	59.7	127.8	240.8	378.1	198.8	132.4
Impuestos (en millones de pesos)	20.6	52.5	96.9	137.5	86.6	86.8
Porcentaje de utilidades entre ingresos	13.0%	15.4%	19.0%	21.9%	10.9%	6.5%
Ratio: impuestos/ingresos	4.5 %	6.3 %	7.7 %	7.9 %	4.8 %	4.3 %

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.

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 existirán 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. Ultimamente se vienen desarrollando metodologías para estudiar puertos pobres en la Costa Chica de Oaxaca, que no tiene carga. Se trata de puertos pesqueros, como es el caso de Puerto Angel que con 3,000 habitantes, tiene problemas de infraestructura, de empleo y de calidad de vida. ¿Cómo incorporar en la agenda de investigación estos puertos pequeños, que deben ser reactivados, especialmente porque los pobladores necesitan fuentes de trabajo. Es necesario en estos modelos proponer un inventario de proyectos y aspectos de desarrollo regional, que deberían detonar a estos lugares, que en la segunda década del Siglo XXI, se mantienen: “atrapados y sin salida”.

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".

Cuadro III-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 III-33 Concentración del ingreso en las APIS y puertos ganadores líderes vs. Las APIS del Istmo de Tehuantepec

Administraciones portuarias	1997	1998	1999	2000
Concentración del Ingreso de las Cinco APIS* VS. Total	65.1%	66.2%	64.3%	66.9%
APIS Istmo vs. Total	15.9%	11.8%	12.1%	11.2%
APIS istmo vs. APIS Líderes	24.5%	17.9%	18.9%	16.8%
APIS Pacífico vs. APIS Golfo**	50.8%	42.5%	37.8%	48.0%

Las cinco APIS y puertos ganadores son: Veracruz, Tampico, Altamira, Lázaro Cárdenas y Manzanillo.

** Dentro de las APIS Pacífico 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.

En resumen, como lo comprueba el Cuadro III-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 III-34 Concentración de carga e ingresos en los puertos ganadores de México*

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Concentración de carga (contenedores, teus)	92.1%	92.5%	93.0%	93.2%	91.4%	91.2%	91.1%	91.5%
Concentración de ingresos (m. p.)	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

3.3.5. La estrategia de promoción y atención de los mercados naturales de cada puerto¹¹⁵

Este punto complementa el análisis antes visto, y 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.¹¹⁶

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

¹¹⁵ 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.

¹¹⁶ Véase : Boletín FAL, Año XXI, Núm. 131, febrero 1997.

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 transístmico y a los puertos del Istmo de Tehuantepec.¹¹⁷

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 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 transístmico, afirmando que su funcionamiento podría ocasionar un cambio estructural en la zona, con aumento en las cargas y con la presencia de

¹¹⁷ 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.

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 III-35)

Cuadro III-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 Lejano Oriente no sufrirán grandes cambios en trece años. Este escenario fue una "utopía".

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.

3.3.6. Resumen

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 , está 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 Pajaritos, 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 y la Autoridad Autónoma del Canal 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 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 demanda 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 e importaciones), desde el punto de vista de los ingresos, está llevando a una concentración económica y social, que contribuye a la exclusión de zonas, regiones y, desde luego, puertos y lugares de influencia de los mismos, si se evalúan 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 diseñe para apoyar a los habitantes del Sureste, que han estado olvidados del Centro. Parafraseando a Santiago Levy y Mario Benedetti: ¿El Sur Existe?

3.4. Puertos de México en un mundo globalizado: ¿entre la exclusión y el crecimiento?

De acuerdo a 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 histórica de contenido 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 este libro. 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 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 III-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.

Según la historia, el puerto de Salina Cruz atrajo población desde los setenta y ochenta del Siglo XX aunque en la actualidad es una ciudad en declive, con bonanzas pasajeras pero con atrasos estructurales, que no se corrigen y que mantienen a la población excluida tanto económica como socialmente.

De acuerdo al cuadro III-37 fue evidente el efecto de atracción que significó el puerto que registraba 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.

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 III-38 adjunto así lo presenta.

Cuadro III-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. .

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

Cuadro No III-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 típica de puertos medianos y pequeños que tienen un limitado hinterland y que viven exclusivamente del enclave petrolero.

Cuadro III-38 Participación porcentual del Istmo de Tehuantepec en el PIB nacional.1970-2000

	1970	1990	2000
Total nacional	100.0	100.0	100.0
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 III-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(Carlos Martner, diría que funciona como hubs).

Cuadro III-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 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 III-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 recibir principalmente buques petrolero, y como ya se dijo, no manejan carga contenerizada.

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 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 Oeste¹¹⁸.

Recapitulando, de la carga total que se maneja por los puertos de México (ver cuadro III-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. Destacan 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"

¹¹⁸ Esta información proviene de Luis López Calva y Otros. PNUD, octubre del 2003, p. 13.

Cuadro III-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
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
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
.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.

Fuente: Cuadro I-5.

Esta misma óptica marca una diferencia, ya que el puerto de Coatzacoalcos, que se ha denominado perdedor en este libro, 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 III-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 III-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
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
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).

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.

El cuadro III-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 de pescadores que comienza a crecer en carga contenerizada exponencialmente.

Esta misma característica es vista en el cuadro III-42 en donde se utilizan tasas de crecimiento en distintos periodos de la apertura comercial.

Cuadro III-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 México (en teus)	104 429	101, 015	549 921	1315749	1903 845	2133 497

Fuente: cuadro No del anexo No 2.

Cuadro III-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
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.

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 afirmarían 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 repercute 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 contenerizada¹¹⁹.

El cuadro III-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 explica la tendencia a desarrollar a un puerto del Pacífico y a otro del Golfo. Los otros puertos de México serían alimentadores de estos dos puertos líderes. Bajo este análisis no se toma en cuenta el repunte de Lázaro Cárdenas que nos haría recordar el binomio de el Puerto de Los Angeles con Long Beach y que asegura al mercado de California, uno de los más grandes del mundo, los productos que necesita el mercado norteamericano por el lado Oeste del Pacífico. ¿Habría complementariedad o competencia, entre Manzanillo y Lázaro Cárdenas, es la tendencia que está por verse?

Cuadro III-44 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 %

El estudio del fenómeno de concentración medida, a través de porcentajes ponderados, 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 representar solo el 0.22 % de toda la carga total contenerizada del país, en el último quinquenio del nuevo Siglo XXI (ver cuadro III-45)

¹¹⁹ 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.

Cuadro III-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
Manzanillo	4.05 %	10.82 %	24.94 %	35.66%
Lazaro Cárdenas	5.37 %	11.64 %	2.73 %	0.02 %
Salina Cruz	10.81 %	4.58 %	1.65 %	0.22%
Altamira	1.30 %	12.29 %	16.22 %	14.51 %
Tampico	22.0 %	8.60 %	7.80 %	2.38 %
Tuxpan	23.22 %	8.48 %	0.14 %	0.02 %
Veracruz	29.44 %	34.87 %	40.78 %	38.69 %
Coatzacoalcos	1.34 %	0.62 %	0.01 %	0.01 %
Otros	2.45 %	8.05 %	5.72 %	8.20 %
Total	100.00 %	100.00 %	100.00 %	100.00 %

Fuente: Cálculos a partir del cuadro AII-19 del anexo 2.

Por último, el puerto de Coatzacoalcos fue poco 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 la 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.

3.5. Resumen

Uno de los objetivos de este libro 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 cuatros 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 un 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 mundo, y países semiperiféricos, en donde se ubican los puertos) y por último de carácter regional, con paradigmas que contribuyen a explicar por qué las empresa globales necesitan cadenas, sectores, clusters, 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.

IV. RESUMEN Y CONCLUSIONES

Las miradas teóricas

Cuando se inició la investigación para este libro el autor 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? ¿ qué lo hace ganador o en su caso perdedor en la competencia que se produce por movilizar más carga?.

La cuestión partía de la idea tomada por los regulacionistas franceses Benko y Lipietz (1994), quiénes utilizaban la categoría de: "regiones que ganan", bajo la consideración de los nuevos paradigmas de la geografía económica. Por eso bajo esas ideas y conceptos, las teorías de los profesores fueron aplicadas a las regiones, ciudades y zonas de Latinoamérica, y por lo tanto 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, 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: ¿por qué, 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, 2005), para hablar de regiones de América Latina que tienen distintos desarrollos 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 libro se planteó la necesidad de estudiar a los puertos, en el marco de las regiones, bajo una óptica multidisciplinaria y utilizando una visión que recoge los aportes 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 estadio de la investigación y superando los aspectos controvertidos de usar los adjetivos de “ganador” y “perdedor”, es que se propuso la siguiente cuestión:

¿Hay “exclusión”, polarización y crecimiento en los puertos de México, en la actual etapa de globalización y apertura comercial (1982-2004)? Esta interrogante se planteó a la luz de los enfoques, paradigmas y escuelas que se ubican en los campos de la economía, la geografía y las ciencias sociales, que fueron las principales ópticas del libro.

De esta manera, este texto está 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 libro buscó incorporar 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 este libro buscaba 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 del Siglo XX, 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 análisis¹²⁰.

El 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 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

¹²⁰ 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.

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 libro 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 texto. 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 innovadoras, difícilmente el ámbito portuario contribuirá al desarrollo regional y a la elevación del nivel de vida de su localidad.

En definitiva, el texto 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 de la privatización a la mexicana?

El libro prueba que los puertos pobres en un mundo globalizado, se convierten 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 las 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 y que se expresan en el aumento importante en el manejo de carga contenerizada y en 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.

Se explica 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 a la nación, 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 sus municipios integrantes). Por eso el Plan Puebla-Panamá, programa aplicado desde diciembre del 2002, en la época del Gobierno de Vicente Fox, se convirtió en esperanza (fallida) para los estados del Sur, postergados ancestralmente del desarrollo.

Una evaluación preliminar de este último programa multisectorial y aplicado en los estados del Sur de México y Centroamérica, no demostró el impacto económico y social que se esperaba, especialmente porque los recursos financieros canalizados a este, han sido exigüos y además el Plan perdió importancia, ya que de ser un programa de carácter presidencial pasó después 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 y los casos de los puertos mexicanos?

El desarrollo del texto acudió también al punto de vista de la historia, que fue resumida en este libro, y demuestra la riqueza que tiene el enfoque, para explicar los casos de los puertos y los transportes en México.

En los comienzos del Siglo XX(1900-1910)el puerto de Salina Cruz, construido por Porfirio Díaz, fue la puerta clave a muchos países y permitió el comercio transistmico, 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.

Son factores tradicionales que hacen exitosos a los puertos, factores como: nuevas rutas internacionales de los barcos que tocan sus costas, la presencia de empresas en su hinterland, convenios comerciales que firman los países y que aceleran 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, hacen a unos puertos más competitivos que otros.

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 buscan disponer de puertos, carreteras y ferrocarriles que se vinculen 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.

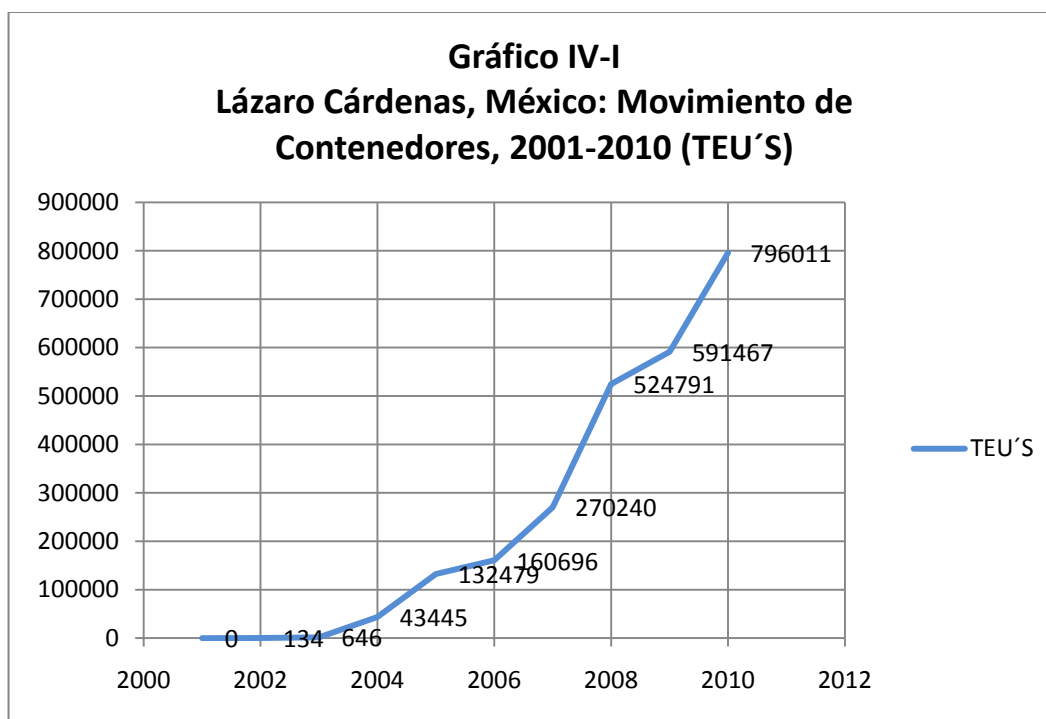
Hay también factores tecnológicos que reactivan los puertos. El uso, por ejemplo, de los contenedores y la dotación de equipo en Manzanillo, permitió un despegue del mismo que lo llevó a ser el primer puerto de México, en manejo de carga contenerizada, durante el año 2002.

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 congestiónamiento en el transporte carretero que lleva carga al puerto de Manzanillo. Se registra además, que el proyecto de Punta Colonet no pudo concretarse por falta de inversiones en Baja California, lo que dio pie a que se reactivara el puerto de Lázaro Cárdenas en el año 2008 y se convirtiera en el que más carga general mueve de todos los puertos del país (ver gráfico IV.1 adjunto). En efecto, de acuerdo a los datos consultados en el 2010, el puerto de Lázaro Cárdenas movió 796,011 teus, que supera a los 677,596 teus de Veracruz, aunque es menos que el 1 509,375 teus del puerto del Manzanillo. Hay de nuevo un cambio en la jerarquía portuaria que se explica por la dinámica de los movimientos del Pacífico y el comercio triangular con China.

Explicando el caso de Lázaro Cárdenas Ana G. Maldonado (Comercio Exterior, octubre 2008:729-730) afirma que el ascenso del puerto se debe a los conflictos derivados del sindicato de los estibadores de Estados Unidos, que afectó a los puertos de Los Angeles y Long Beach y también a la saturación del puerto de los Angeles que movía 6.1 millones de contenedores en 2002, y en el 2004 movía 7.35 millones de teus y en el 2006 8.49 millones. Por su parte, el vecino del par de Los Angeles, Long Beach operó 4.5 millones (2002), 5.78 millones (2004) y 7.28 millones (en el 2006) de teus, respectivamente.



Fuente: Elaboración del autor a partir de fuentes oficiales

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, y Lázaro Cárdenas demuestran 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, TLMCUE, 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.

El crecimiento y la exclusión de los cuatro puertos de México? ¿ y el bienestar social?

El libro buscó también estudiar en particular el comportamiento de cuatro puertos de México en el mundo globalizado, comparando la evolución 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. De acuerdo al cuadro IV-1 se comprueban las asimetrías y diferencias de los cuatro puertos elegidos para el estudio.

Cuadro IV-1 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.

Cuadro IV-2 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	
Puertos ganadores	Tampico	85.5 %	Manzanillo	69.6 %	Manzanillo	82.0 %	Manzanillo	89.8 %
	Tuxpan		Lázaro C		Altamira		Veracruz	
	Salina Cruz		Veracruz		Veracruz		Altamira	
	Veracruz		Altamira					
Puertos perdedores	Lázaro C.	14.5 %	Tampico	30.4%	Tampico	18.0 %	Progreso.Yuc	11.1 %
	Manzanillo		Tuxpan		L. Cárdenas		Ensenada	
	Guaymas		Salina C.		Progreso		Tampico	
	Altamira		Ensenada		Salina C		Mazatlán	
	Mazatlán		Guaymas		Ensenada		Puerto Morelos	
	Acapulco		Progreso		Puerto		Salina Cruz	
	Coatzacoalcos		Acapulco		Morelos		L. Cárdenas	
			Mazatlán		Acapulco		Coatzacoalcos	
			Coatzacoalcos		Tuxpan		Tuxpan	
			Puerto		Mazatlán			
			Morelos					

Fuente: Elaboración del autor a partir de fuentes oficiales

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. ¿Por qué? ¿Qué dice la teoría neoclásica y los enfoques que pertenecen a esta escuela al respecto?. Como se comprueba el cuadro IV-2 hay 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. Si se considerara la información en teus del puerto Lázaro Cardenas, para el 2008,2009 y 2010 se encontrará el especialista ante un "nuevo milagro", ya que Lázaro Cárdenas "resucitó" y se convirtió en el segundo puerto candidato a ser el hubs del Pacífico. Como el ave "Fénix" también en los temas marítimo y portuarios hay una segunda oportunidad.

En esta lógica se propone la consideración de los puertos elegidos, con características diferentes en cada uno de los casos seleccionados. Se estima de esta manera, la presencia de cuatro casos: a) un puerto que era pobre que despega y se vuelve líder en carga contenerizada (Manzanillo); b) un puerto rico , que está en expansión, y que entra en declive aunque sigue siendo importante (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 despega y que se comporta típicamente como enclave y excluido. El cuadro adjunto (Cuadro IV-3) presenta esta tipología en cuatro vértices de las coordenadas siguientes:

Cuadro IV-3 Tipología de puertos considerando carga contenerizada y desarrollo regional (propuesta)

Tasa promedio anual de crecimiento (%)	<p>Cuadrante 1: - +</p> <p>Puerto en territorio dinámico con bajo PIB per cápita, potencialmente ganador (en marcha)</p> <p>Puerto de Manzanillo *</p>	<p>Cuadrante 2: + +</p> <p>Puerto en territorio dinámico con alto PIB per cápita, potencialmente ganador</p>
	<p>Cuadrante 3: - -</p> <p>Puerto en territorio no dinámico y con bajo PIB per cápita potencialmente perdedor, estancado</p> <p>Puerto de Salina Cruz</p> <p>Puerto de Coatzacoalcos</p>	<p>Cuadrante 4: + -</p> <p>Puerto en territorio no dinámico y con alto PIB per cápita, potencialmente perdedor, en retroceso</p> <p>Puerto de Veracruz</p>

... per cápita, promedio nacional (\$)

*si se considera los años 2008, 2009 y 2010 debería incluirse en este cuadrante el Puerto de Lázaro Cárdenas, que tenía muy baja carga contenerizada y que ahora es el segundo más importante de México.

Fuente: adaptado de Iván Silva Lira, ILPES, CEPAL, abril 2005.

En el cuadro IV-2 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 trasnacionales las que deciden qué puertos usar y cuáles 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.

En 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 veinteva 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, Córdoba, 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 libro. 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 vuelva clave la presencia de los Gobiernos Estatales. Hay 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, Córdoba 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.

Entre los nuevos problemas y los protocolos de investigación: ¿teoría o realidad?

Uno de los temas que resalta de este libro 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?. ¿Por qué 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 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 apoyar 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 tienen una responsabilidad social. Este punto no ha sido trabajado en detalle en este libro, 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 iniciativas 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, se debería 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 puertos 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".

mayo del 2011

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 Industrias como Focos de Políticas, "Wilson Suzigan" *Revista de Economía Política*, vol. 21 No.3 (83) julho-setemember 2001." *Brazilian Journal of political Economy*.
- Agosto Patricia. "Wallerstein y la crisis del Estado-nación". *Campo de Ideas*, SL, Madrid, 2003.
- ALADI.2 "Curso 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, Núm. 1, México, primer semestre de 1996.
- Alemaný 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, 31 de octubre de 2000.
- Alemaný Joan. *Revista Aquapolis*, noviembre de 1999.
- Alburquerque Francisco. "Cambio Estructural, Globalización y Desarrollo económico local". *BANCOMEXT. Comercio Exterior*. Vol. 49, Núm. 8, México, agosto de 1999, pp. 696-702.
- Alcazar Lorena y Rodrigo Lovatón. "La Concesión de los puertos en el Perú: ¿Quién gana y quién perdió con la concesión del puerto de Matarani?. *Consortio 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; Núm. 8. agosto de 2004.
- APIVER. "Rehén de la política". *Transporte Siglo XXI*. Año, Vol. 26, 15 de noviembre al 15 de diciembre de 2001.
- Arroyo García Francisco. "Dinámica del PIB de las entidades federativas de México, 1980-1999. *Comercio Exterior*. Vol. 51. Núm. 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, Núm. 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 Transistmica, fuera de la venta del tren del Sureste". El Financiero, 9 de julio de 1997.
- Bastidas David. "Presupuesto 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, Núm. 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, Núm. 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, Núm. 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, Núm. 131, febrero de 1997.
- Braudel Fernand. "La dinámica del capitalismo". Fondo de Cultura Económica, primera reimpresión, México, 1994.
- Braudel Fernand. " El Mediterraneo El espacio y la historia". tercera reimpresion. Ed. Fondo de Cultura Económica. México, 2009.
- 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 Cuahémoc. "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). Núm. 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. "Fuertes 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 reimpression, noviembre 1999.
- Castro Escudero Alfredo. "MERCOSUR: ¿Nuevos Fracaso Integracionista de América Latina?. BANCOMEXT. Comercio Exterior, Vol. 49, Núm. 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, 2005.
- CEPAL. "Modernización Portuaria: Una pirámide de desafíos entrelazados". Santiago de Chile, diciembre, 1998.
- Chías Becerril Luis. "Cambios en la estructura del Sistema Nacional de Transportes". En: Adrian 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. Cuernavaca, 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. "La distribución 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) (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 Iiarte. "Nueva institucionalidad en el sistema portuario argentino: vinculación público-privada en la organización del puerto Quequen". El Colegio Mexiquense, A.C.Economía Sociedad y

- territorio. Toluca, Vol. V, Núm. 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 Teórico*. Mimeo, 2002.
- De Buen Richkarday Oscar. "Integración del Transporte para la competitividad nacional y empresarial". *Comercio Exterior*. Vol. 42, Núm. 1, México, enero de 1992.
- De la Reza German. "Reformas estructurales e Integración en América Latina, convergencia o subordinación". *Comercio exterior*.
- De la Rosa Mendoza Juan Ramiro. "Relaciones entre la apertura y crecimiento económico en México". *Comercio Exterior*. BANCOMEEXT. 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.
- Del Arenal Celwestino. "Introducción a las Relaciones Internacionales". Tecnos. tercera Edición revisada y ampliada. Salamanca. España, tercera reimpresión, 2000.
- 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.
- Domínguez Roca Luis. "Contenedores y turistas-Reflexiones sobre la relación entre ciudad y puerto a inicios del siglo XXI". *Revista 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. Núm. 263, diciembre de 1997-enero de 1998.
- Dychter Aarón. "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, Núm. 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. "America 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.

- Freire Seoane, Ma. Jesús y Fernando González Laxe. "Economía del Transporte Marítimo". 1ra. edición. Ed. NETBIBLO, S.L., A Coruña, España 2003.
- Freire Seoane Ma. Jesús y Fernando González Laxe. "Tráfico Marítimo y Economía Global". Ed. NETBIBLO, S.L. España 2009.
- García Fernández José M, Carlos Fernández Salina y José Díaz Pérez. "Servicios de Tráfico Marítimo". 1ra. Edición. Ed. NETBIBLO, S.L., A Coruña, España 2004.
- 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)
- 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". Área 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 Márquez. "GED en español". ARCO.USA. Sexta Edición, 1998.
- Giúdice Baca Víctor."Teorías Geopolíticas".UNMSM.Vol.8,No 15,Lima,julio 2005,pp. 19-23.
- 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.
- González Tapia Daniel. "Administración Portuaria Integral y su gravitación con los pares antitéticos Puertos Marítimos ganadores y Puertos Marítimos perdedores". Tesis de Maestría de la Facultad de Derecho. México, D. F. 2009.
- González 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/espa%C3%B1ol/articulos/072703eco-rese%C3%B1a-cato.html> del 02/03/2006).
- 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. BANCOMEXT. Vol. 51, Núm. 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 Nicolás 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, Núm. 71, México, septiembre de 1995.
- Iguíñez Javier. "Localización, Transporte y Productividad: Aritmética y Álgebra". Pontificia Universidad Católica del Perú. Mimeo. Lima, mayo de 1988.
- Iguíñez Javier. "Localización, transporte y Productividad: Aritmética y Álgebra". 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.
- 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, Querétaro, 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. Chávez, 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.
- Jessop Bob, Revista EURE. Pontificia Universidad Católica de Chile, mayo de 2004.
- Jiménez Elías, Victor Islas y otros. "El transporte regional en el Sureste Mexicano". IMT. Sanfandila, Querétaro, Publicación Técnica No 174, 2001.
- Joe Klein. "Its Economic Security, Stupid". Time, march, 13, 2006 (time. Com /klein).
- 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 Ángel 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, Núm. 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 Exterior. Vol. 56, Núm. 12, México, diciembre de 2006.
- Lerman Aída. "La Unión Europea una opción frente a Estados Unidos". Comercio Exterior. BANCOMEXT. Vol. 56.Núm. 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 Área de Libre Comercio de las Américas, antecedentes y perspectivas". Comercio Exterior. Vol. 54.Núm. 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.
- Lomas Emilio y Oscar Camacho Guzmán. "La Concesión del transístmico deben aprobarla Ejecutivo y Congreso. La Jornada, 7 de septiembre de 1996.
- 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.
- Mladonado Carrasco Ana Grisela. "La Multimodalidad en México". Comercio Exterior. Bancomext. Num. 10 México, octubre de 2008.
- Maldonado Serafín. "El comercio por Manzanillo y Mazatlán". Comercio Exterior. BANCOMEXT, Vol. 42, Núm. 1, México, enero de 1992.
- Martner Carlos y Aurora Moreno. "Reestructuración portuaria e integración Logística de los Puertos Mexicanos". IMT. Nota Núm. 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, Núm. 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 Núm. 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 Ángel 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.
- Méndez 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, Núm. 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 Institutional 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. Núm. 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, Núm. 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": Hacía un nuevo paradigma?. Revista de Economía Institucional. Bogotá, 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.
- Musso Enrico, F. González Laxe, Pierre Cariou y Esther A. Barros. "Gestión Portuaria y Tráficos Marítimos". 1ra. edición. Ed. NETBIBLIO, S.L., A Coruña, España 2004.
- 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 Lázaro Cárdenas en México" 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. Núm. 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 Coatzacoalcos/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. Cooperación 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:"La Globalización y las Relaciones Económicas Internacionales a la luz de la propuesta de Alfred Mahan".Vértice Universitario.Universidad de Sonora.Año 11,No 44,Hermosillo, Sonora,octubre-diciembre 2009.
- "Los puertos y el Desarrollo Regional de México: entre la teoría 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 privatización 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 public spanish dialogue papers por ve mex 2.htm](http://www.ilo.org/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-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](http://redpuentes-recursos-docs/generales-owfam2) del 03-08-06).
- Padilla y Sotelo Lilia Susana. "Puertos de México Geoestratégicos y Espacios Clave. Una aproximación desde la perspectiva geográfica". Revista Transporte y Territorio, No. 3, Universidad de Buenos Aires, 2010.
- Paredes Victor. "Una evaluación de la competencia de los puertos de México". CIDAD, mimeo, 2005.
- Peñaloza Andrés y Villegas Álvaro. "El Plan Puebla - Panama". Estrategias para el ALCA. Área 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, Núm. 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 Metropolitan. Coatzacoalcos, setiembre de 1975.
- Presidencia de la República. Presentación general del Plan Puebla-Panamá. 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.
- BANCOMEXT. Vol. 5, Núm. 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. año 2, Vol. 14, julio de 2001.
- Robertson Robert. "Tres Olas de Globalización, historia de una conciencia global". Alianza Editorial. Madrid, 2005.
- Rodrigue Jean-Paul, Claude Comtois and Brian Slack. "The Geography of Transport Systems". 2nd ed. Routledge. USA and Canadá. 2009.
- Rodrik Dani. ¿Por qué hay tanta inseguridad económica en América Latina?. *Revista de la CEPAL*. Núm. 73, Santiago de Chile, abril 2001.
- Rodrich Álvarez 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*. BANCOMETX. Vol. 55, Núm. 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 Sánchez. "Desarrollo de Infraestructura y crecimiento Económico: revisión 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". *BANCOMETX*. Comercio Exterior, Vol. 49, Núm. 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*. BANCOMETX, 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.
- Sánchez Ricardo. CEPAL. Exposición en Lima, noviembre 13 y 14 del 2003.
- Sánchez Ricardo. "Puertos y Transporte Marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño 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, marzo 2000.
- 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 edición, México, 2000.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Plan de Trabajo 2001.
- Secretaría de Comunicaciones y Transporte. "Proceso de Modernización (1995-2000)". Primera edición. 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).
- 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.
- Segui Pons Joana Maria y Maria Rosa Martinez Reynes. "Pluralidad de Métodos y renovación Conceptual en la Geografía de los Transportes del Siglo XXI". Scripta Nova. Universidad de Barcelona, Vol. VII, Núm.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 Iván. "Desarrollo Económico Local y Competitividad Territorial en América Latina". Revista de la CEPAL No. 85, Santiago de Chile, abril de 2005.
- Solari Andrés y Jorge Martínez (compiladores). "Desarrollo Local, textos cardinales". Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. Facultad de Economía, Morelia, Primera edición, 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).

- 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, Núm. 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, 5th, 2005 (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 Electrónica 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. "Mundialización. ciudades y Territorios". Ariel. Barcelona, primera edición, febrero 1999.
- Videgaray Caso Luis. "Fallas del Mercado, regulación e incentivos: el caso de la privatización de los puertos mexicanos" TAM. 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, Núm. 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, México, 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, Núm. 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 Área de Libre Comercio de las Américas". Comercio Exterior. BANCOMEXT. Vol.51, Num.5, México, mayo de 2001.
- Williamson Jeffrey. WIDER, 5 de septiembre de 2002.
- 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 2008". Nueva York y Ginebra, 2008.
- 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 comercialización del puerto y las perspectivas del puerto de Tercera generación." Ginebra, 8 de enero de 1992.
- Urrea Julián 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.
- Yoclevzky Ricardo. "La Ideología del desarrollo nacional en las ciencias sociales latinoamericanas". Política y Cultura". Primavera 1997. Número 8. UAM X, México D.F., 1997.
- Yoclevzky Ricardo. "La relevancia de las contribuciones de Inmanuel 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 Transístmico III y última Istmo de Tehuantepec", la Jornada, 24 de julio de 1996.

Páginas de Internet:

www.ipe.org.pe (Instituto Peruano de Economía)

[www. "fin del mundo".com.ar /mpacksc/texto.s/f.](http://www.fin-del-mundo.com.ar/mpacksc/texto.s/f)

<http://www.jornada.unam.mx>

<http://www.imf.org/>

<http://www.worldbank.org/>

<http://www.iadb.org/>

[http ;//www.cepal.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 cultura mexico cl .todo.htm](http://www.campus'oei.org/cultura/mexico/cl/todo.htm)

[http: www.coatzacoalcos.net estadisticas.html](http://www.coatzacoalcos.net/estadisticas.html) al 22 de noviembre del 2005

[http www. usuarios.lycos.es tyrale php indez.php](http://www.usuarios.lycos.es/tyrale/php/indez.php) del 19 de enero del 2006.

ANEXO 1:
Estado del Arte en el campo marítimo y
portuario

ANEXO No 1 Estado del Arte en el campo marítimo y portuario

(40 referencias centradas en el tema de los puertos y transporte latinoamericanos y mexicanos, principalmente)(busca revisar la literatura reciente conociendo sus principales aportes en el campo teórico y metodológico. Se resalta los principales resultados encontrados)¹²¹.

Autores y referencia completa	Contenido y principales aportes del trabajo
<p>1. CEPAL. "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, julio de 1992, 148 pp.</p>	<p>En este trabajo pionero de enfoque económico y estructuralista la CEPAL presenta un diagnóstico de los puertos públicos latinoamericanos desarrollando los siguientes puntos: Resumen, prefacio, I. Introducción, II Los requisitos operacionales para la reestructuración de los puertos, III El marco institucional para la reestructuración de los puertos, IV. Opciones de participación mixta de los sectores público y privado en la reestructuración de los puertos, V. Las repercusiones de la reestructuración de los puertos y VI. Conclusiones y recomendaciones.</p> <p>Una de las conclusiones principales de esta trabajo es considerar: "que el problema principal de los puertos del sector público radica en que los objetivos sociopolíticos, como la creación de empleos, la defensa nacional y la adjudicación de puertos claves a los más leales miembros de los partidos, tienen prioridad sobre la innovación de los servicios y las instalaciones, la productividad y la eficacia en función de los costos(p.115)".Propone por lo tanto las siguientes metas(pp.116-117) : "asegurar que los puertos respondan a los mandatos macroeconómicos, determinar y definir funciones adecuadas para los sectores públicos y privado en los puertos, elaborar un proceso o esquema de medidas para reestructurar los puertos del sector público, y formular una estrategia de ejecución. En suma, este trabajo propuso a los Gobiernos de América Latina y del Caribe a que sus puertos se privatizen(o se reestructuren) y reduzcan sus costos económicos y sociales. Advierte que (p.27): "lo que ha menudo parece ser una política social conveniente, es decir, usar los puertos para dar trabajo a los desempleados de las ciudades circundantes, aumenta los costos portuarios, reduce la competitividad de las exportaciones en los mercados mundiales y significa una pesada carga para la totalidad de la economía nacional". De manera general se estudia algunos casos de puertos latinoamericanos y de países desarrollados: pero con una visión macroeconómica que es la visión general de la publicación.</p>
<p>2. UNCTAD. "La comercialización del puerto y las perspectivas del puerto de Tercera Generación, enero de 1992, 86 pp.</p>	<p>Este reporte de carácter económico de la UNCTAD fue un trabajo importante ya que desarrolló los nuevos conceptos de puertos de tercera generación. Se considera que el puerto no es solo el lugar en que se desarrollan esas actividades sino que también es un centro de servicios. Es un centro de servicios comerciales que ofrece a sus usuarios toda una serie de servicios de transporte directo y de servicios comerciales, convirtiéndose en una plataforma logística para el comercio y el transporte internacionales (p.2).Considera desde un punto de vista logístico que los puertos en primer lugar son los puntos de partida y de llegada del transporte marítimo.En la zona portuaria se construyen fábricas de hierro y de</p>

¹²¹ Incluye algunos trabajos específicos referidos a los puertos de México demostrando sus principales aportes que en general son prácticos y de diagnóstico. Salvo la tesis doctoral de Martner(julio 1998), hay pocos trabajos que aporten específicamente en el campo de la teoría y el transporte referido al tema central de puertos.

	<p>acero que utilizan materias primas importadas. En tercer lugar y para el comercio mundial los puertos siguen siendo la interfaz mayor y más importante entre modos de transporte, y en ellos están instalados los cargadores, transitarios, navieros, agentes marítimos, distribuidores de carga, empresas de transformación de productos, empresas de embalaje, explotadores de transportes terrestres, oficinas de aduanas, inspectores de carga, bancos, compañías de seguros y otras organizaciones (p. 19).</p> <p>En la parte de comercialización del puerto (capítulo IV) se habla de puntos fuertes y puntos débiles de los puertos(p.63).Por puntos fuertes se entiende los factores que dan a un puerto una ventaja intrínseca en cuanto a capacidad para atraer buques y carga. Los puertos fuertes pueden ser una situación geográfica favorable en relación con las rutas marítimas y los puntos de origen y destino de la carga; puede ser físicos (por ejemplo calado,superficie de los terrenos junto al puerto); pueden ser institucionales; o bien pueden corresponder a la disponibilidad y eficiencia de la mano de obra, etc (p.63).</p> <p>Los “puntos débiles” son lo contrario de los puntos fuertes que acabamos de enumerar, por ejemplo, la distancia de las rutas marítimas y zonas de orígenes y destino de la carga. Entre los puntos débiles también pueden estar el nivel relativamente elevado de las tarifas portuarias y otras sumas pagaderas en determinados puertos en comparación con puertos competidores(p.63).</p>
<p>3. Ovidio Gonzales y Carlos Martner. Instituto Mexicano del Transporte. "Problemas de Conectividad en el puerto de Lazaro Cárdenas". Publicación Técnica No 35, Querétaro, 1992, 91 pp.</p>	<p>Este es uno de los primeros trabajos que publicó el I. M. T. El estudio desarrolla los siguientes puntos: Introducción, I. El puerto Industrial, II. Mercancía transportada, III. Eficacia de las principales cadenas de transporte, IV. Trabas en las cadenas de Transporte, V. Perspectivas y Conclusiones y recomendaciones. Este trabajo de carácter exploratorio considera cuatro objetivos: el primero planteó el entendimiento del surgimiento y desarrollo del puerto, inicialmente pensado exclusivamente como puerto industrial, como polo de desarrollo, y la interpretación del desenlace de esas primeras pretensiones de desarrollo regional. Un segundo objetivo busca comprender el funcionamiento de los flujos de transporte siendo imprescindible el análisis de las mercancías transportadas. Lo que implicó estudiar las cadenas de transporte. En tercer orden se procedió a detectar y contextualizar la problemática encontrada y finalmente un cuarto objetivo de carácter propositivo comprende el definir un conjunto de recomendaciones estratégicas pertinentes a la luz de los cambios tendenciales que pueden ser observados y previstos en el futuro cercano para este puerto(pp. 2-3).</p> <p>“Inicialmente el Gobierno Federal concibió la creación de un polo de desarrollo regional que, por su ubicación en el litoral del Pacífico, hiciese intervenir la actividad del puerto con el desarrollo de la industria local (p.5)”. "Así se generó el proyecto de puerto industrial en Lázaro Cárdenas,creando una infraestructura industrial asociada a la infraestructura marítima, Grandes empresas con acceso a sus propios muelles (p.5)"."Se buscó generar un polo de crecimiento económico en una zona de escaso desarrollo (p. 5)".</p> <p>Uno de los análisis más importantes del trabajo es encontrar que más que polo de desarrollo es el puerto de Lazaro Cardenas un enclave. Al respecto afirman (pp.10-11):"el ejemplo más revelador lo constituye la</p>

	<p>experiencia en el aprovisionamiento de la empresa productora Mexicana de Tubería (PMT). “Su principal insumo, la placa de acero, tuvo que ser adquirida fuera de la región por los años de retraso con que se opuso en funcionamiento la segunda etapa de SICARTSA”. “La empresa tuvo que recurrir a la planta de Altos Hornos de Mexico (AHMSA), ubicada en Monclova, para obtener el material, pagando altos costos en transporte y en inventarios”. “De esta forma, se transfirieron los beneficios de este polo de desarrollo hacia otras regiones del país”. “Al no producirse el eslabonamiento entre industrias locales, se inhibieron los efectos multiplicadores y se perdieron las actividades asociadas como, por ejemplo, el transporte de los insumos, cuyos beneficios quedaron en este caso en empresas extrarregionales”. “La notable profusión de transferencias en los beneficios generados en esta region, acercan más el desarrollo de Lázaro Cárdenas a las características del concepto de “enclave” que al polo de desarrollo(p.11)”.</p> <p>Debido a lo anterior los investigadores del IMT señalan (pp.11-12): "al respecto, la teoría de polos es clara. “Si se importan los insumos de plantas previamente localizadas fuera de la región, en vez de incrementar el nivel de producción de las actividades que utilizan los productos y subproductos de la empresa motriz; si se recuerde a”la estructura general dominante de las actividades de comercialización, transporte y finanzas y a sus patrones de organización espacial”, en lugar de generar servicios y sistemas de transportes locales para la organización del nuevo flujo de bienes, la región tenderá a convertirse en un enclave más que en un polo”. “Sin desarrollo propio limitará la posibilidad de multiplicar sus actividades económicas”(p.12).</p> <p>El trabajo en análisis escrito en 1992 aportó una conclusión que es interesante(p.17): "En conclusion, a pesar de la apertura comercial y del cambio en el papel del estado en la economía, no parece claro que la concepción de Lazaro Cárdenas como puerto industrial, garantice un incremento sustancial de la actividad productiva regional”. “Más claro queda que se incorpore como un puerto de algunas empresas privadas de la Ciudad de México, el estado de Mexico y el estado de Morelos, al comercio internacional con los países de la Cuenca del Pacífico”. “Esta última opción dependerá en gran medida del mejoramiento de las conexiones terrestres con el puerto, pues el funcionamiento de cadenas eficientes de transporte que conectan la zona central del país con puertos norteamericanos, puede desviar el tráfico de mercancías potencialmente manejables por puertos mexicanos del Pacifico(p.17)”.</p>
<p>4. Daniel Ocampo Siguenza. “Los puertos y las ciudades costeras ante la apertura comercial de México”. Comercio Exterior. Bancomext. Vol. 43, Num. 8, agosto de 1993, pp. 731-742.</p>	<p>El consultor en ingeniería marítima y portuaria fue uno de los primeros que estudio en México la apertura comercial; aunque la plantea de forma general y más que medir los efectos de la apertura estudia el desarrollo portuario y los cambios que se han producido en los puertos de México. Estudia el desarrollo interno y el entorno internacional considerando la importancia del Tratado de Libre Comercio. Investiga también el papel de los transportes y el nuevo papel del sistema portuario apelando a la revisión histórica. Analiza brevemente las actividades en los puertos y la evolución de manera demográfica de las ciudades y zonas metropolitanas. Considera (p. 741): "que los puertos marítimos-comerciales de mayor importancia y que deberán recibir los mayores requerimientos son Altamira-Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos y Progreso, en el Golfo; Manzanillo, Lazaro Cárdenas y Salina Cruz, en el Pacífico". La convivencia de las tres grandes actividades: la portuaria, la urbano-citadina y la industrial,</p>

	<p>deberá ser objeto de las necesarias provisiones en cuanto a reservas de espacios y dotación de servicios, como medio para lograr su desarrollo sin interferencias mutuas(p. 741)".</p>
<p>5. Socorro Orellana." Análisis Costo-Beneficio económico de la Política de reestructuración de Puertos: el caso del puerto de Manzanillo".FLACSO Sede México, Tesis para optar el Grado de Maestro en Gobierno y Asuntos Públicos. México, septiembre de 1994</p>	<p>Es una tesis de carácter económico y contiene cuatro capítulo: los dos primeros sobre el sistema portuario mexicano y los dos últimos sobre Manzanillo (caracterización del puerto) y el capítulo cuatro que es de análisis costo-beneficio (los beneficios se centrarán en cinco variables: ahorros en costos en maniobras, ahorros con reducción de tiempos muertos, ingresos adicionales por el uso de infraestructura, ingresos por contraprestaciones de cesionarios privados, inversiones netas) de la política de reestructuración del puerto. Para 1994 el trabajo fue innovador ya que midió el costo beneficio en Manzanillo, demostrando que la política es rentable para la sociedad en general y para los inversionistas en particular, siempre y cuando se lleve a cabo la liquidación de los trabajadores portuarios. El ratio beneficio- costo calculado fue de 2.55 (superior a 1.00) unidades (valor presente beneficios entre el valor presente de costos: VPB/VPC), con lo que se recomienda llevar a cabo la política de reestructuración. Se demostraría que la política de privatización es rentable desde el punto de vista económico. Esta conclusión se sustenta en el hecho de que el sindicato consiguió maximizar sus beneficios en una situación muy cómoda en relación a otro escenario en que estuviera en competencia.</p> <p>Debe anotarse que en los cálculos se considera una tasa de descuento recomendada por el Banco Mundial de 15 %.</p> <p>De acuerdo a las entrevistas realizadas para el trabajo se afirma que el problema central del puerto de Manzanillo es ser un puerto ineficiente y caro, lo que ha generado una situación de no competitividad a nivel nacional e internacional. Su origen es el monopolio de las maniobras portuarias en manos del sindicato, quiénes se han preocupado más por su nivel de ingreso y prestaciones sociales, que por mejorar sus productividad. Es un sindicato de los más fuertes a nivel nacional y es el puerto cuyas tarifas son las más altas debido a que casi el 80 % de la tarifa representa el costo de la mano de obra (p. 109)".</p> <p>La autora aclara que en México no se habla de privatización de los puertos sino de reestructuración de puertos, lo cual significa la descentralización, desconcentración, desregulación y la privatización, a través del otorgamiento de concesiones de instalaciones para la prestación de servicios, así como la venta de ciertos equipos portuarios (p.15).</p>
<p>6. 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 1995,183</p>	<p>La tesis de contenido económico y general, parte del estudio del proceso de políticas públicas. Estudia los aspectos teóricos-conceptuales de la privatización. Utiliza los conceptos de bloques de poder y aplica una encuesta a los actores públicos y privados del puerto de Manzanillo. Considera la privatización como una política pública cuya primera fase es la gestación. Habla del modelo cepalino de privatización portuaria, considerando los siguientes requisitos: estructura institucional, relaciones empleador-empleados, transporte terrestre de la mercancía, competencia entre puertos y la facilitación del comercio y transporte.</p>

<p>pp.</p>	<p>Su hipótesis principal se pregunta: ¿Cuáles fueron las causas que motivaron la privatización portuaria en México en general y de Manzanillo en particular? La hipótesis alternativa dice: la decisión de privatizar los servicios e instalaciones y operaciones portuarias de México durante 1993-1995, obedece a la necesidad de eficientar el sistema portuario a través de nuevas inversiones privadas, en beneficio directo del sector de comunicaciones y transportes, así como indirectamente de los usuarios(portuarios) del comercio exterior e interior.</p> <p>Para cumplir uno de los objetivos de la tesis vinculados con los bloques de poder el trabajo trae un anexo A con los pronunciamientos de los empresarios sobre la desincorporación de las empresas públicas(junio de 1978 a abril de 1990). El anexo B incluye un glosario de términos marítimo-portuarios, el anexo C una cronología de la privatización portuaria en México(1993-1995) y en el anexo D se incluyen seis entrevistas a los principales actores económicos y sociales que se relacionan directamente con el puerto.</p> <p>Debe considerarse como uno de los méritos importantes de la tesis el haber tratado de construir un marco teórico o conceptual alternativo a la propuesta de la CEPAL, incorporando la idea gramsciana de bloques de poder, para explicar la privatización de los puertos realizada.</p> <p>Otro de los aportes del trabajo es considerar que en el pasado reciente Manzanillo era un puerto con trayectoria granelera agrícola y de mineral(extraído de Peña Colorada, municipio de Minatitlán, Colima) y ante la dinámica privatizadora la competencia entre puertos es cada vez más evidente, ya que se empieza a explotar una terminal especializada de contenedores, lo que le hace tener algunas ventajas comparativas en relación con otros puertos, incluso del Golfo de México.</p>
<p>7. Larry A. Burkhalter." Reforma laboral y equidad social: la privatización de los puertos. .Revista de la CEPAL No 57, Santiago de Chile, diciembre de 1995, pp: 55-73</p>	<p>En este artículo sintético,de contenido economico, el autor revisa la nueva óptica de los puertos que incluye la privatización de los mismos. Para ello, el documento estudia esquemáticamente los siguientes puntos: I. Antecedentes y II. Mandatos comerciales y III. Mandatos operacionales, IV. Mandatos institucionales, V. Consecuencias de la reforma portuaria y VI. Conclusiones y recomendaciones.</p> <p>En este trabajo se considera en resumen que: "la mano de obra portuaria es solo uno de los insumos de los procesos de distribución y debe estructurarse comercialmente para permitir la competencia con otros puertos del mundo(p. 55)." El libre juego de los mecanismos del mercado ofrece un parámetro externo para controlar el tamaño de la fuerza laboral, armonizar los deseos de estibadores y empresarios del transporte marítimo e impulsar a cada uno a aumentar gradualmente la productividad, reducir costos, innovar y hacer las inversiones necesarias". En la reforma de los regimenes laborales portuarios se debería eliminar los impedimentos reguladores al libre juego de los mecanismos del mercado; descentralizar y liberalizar el mercado laboral; utilizar leyes antimonopolios aplicables a sindicatos y empresarios del transporte marítimo para evitar el uso indebido de los mecanismos del mercado; eliminar la injerencia directa del gobierno en las operaciones portuarias, las negociaciones colectivas y los arreglos informales de conflictos ,y fomentar la equidad social orientada hacia la oportunidad al</p>

	<p>conceder prestaciones a los trabajadores”(p.55).El autor afirma que: "con un regimen laboral portuario de enfoque comercial, los empresarios del transporte maritimo acabarían por admitir que sus objetivos comerciales y las metas sociales de los estibadores están interrelacionados y no pueden alcanzarse en forma independiente(p. 55)”.</p> <p>El estudio plantea dentro de las consecuencias de la reforma portuaria: consecuencias de carácter económico(los puertos sufrirán una transformación y pasarán de lugares donde los gobiernos dan prioridad a los salarios y prestaciones de los estibadores a lugares donde la fuerza laboral portuaria dará preferencia a los objetivos comerciales de los usuarios), consecuencias de carácter político(la reforma laboral) y consecuencias de carácter social (p. 67-68).</p> <p>En las conclusiones y recomendaciones el trabajo propone: nuevas funciones de los gobiernos(los gobiernos debe utilizar los elementos constitutivos de los regímenes laborales portuarios sensibles al mercado para alcanzar los objetivos comerciales y las metas sociales orientadas hacia las oportunidades), un régimen laboral portuario basado en el mercado y una estrategia de aplicación(los sindicatos portuarios tratarán de conservar los puestos de trabajo y salvaguardar los salarios y prestaciones de sus afiliados a través de medidas sociopolíticas)”.</p> <p>En síntesis, en este artículo del autor de la CEPAL estudia el mundo globalizado y recomienda la privatización de los puertos superando el dilema sociopolítico que se dieron con los puertos latinoamericanos.</p>
<p>8. CEPAL. Cuaderno No 77. "La reforma laboral y la participación privada en los puertos del sector público". Santiago de Chile, agosto de 1996,167 pp.</p>	<p>En este trabajo de la CEPAL de contenido económico se plantea centralmente el proceso de la reforma laboral portuaria sugerida para América Latina y el Caribe siguiendo el esquema siguiente: Resumen, Prefacio, I. El marco histórico, II. El movimiento laboral de un puerto virtual, III. Los parámetros de mercado de la reforma laboral portuaria, IV. Los parámetros operacionales de la reforma laboral portuaria, V. El marco institucional de la Reforma laboral portuaria, VI. Las consecuencias de la reforma laboral portuaria y VII. Conclusiones y recomendaciones.</p> <p>“Se plantea como la principal contribución del libro la formulación de un marco institucional para la participación de inversionistas privados: el traspaso de un monopolio del sector público a las empresa privada; la socialización de las pérdidas y la privatización de las utilidades; el compromiso de la soberanía de una nación frente a los intereses privados o, peor aún, a los de otro país, y la eliminación de los sindicatos y pérdida de los beneficios que tanto les ha costado conseguir a los trabajadores portuarios(p.11)”.</p> <p>Uno de los elementos metodológicos del libro es proponer el movimiento laboral de un puerto virtual. Se define de tres maneras un puerto: como un fondeadero o abrigo, como centro comercial y desde el punto de vista humano como un lugar en donde los trabajadores pasan gran parte de su vida activa(p.22).Se considera que dentro de los principales problemas con que tropieza la administración</p>

	<p>portuaria son(p.27): "una ubicación no muy buena frente a las grandes corrientes comerciales, una falta de infraestructura y equipo modernos, una insuficiente profundidad del agua para los buques de gran calado y el control monopolístico de las actividades de manipulación y almacenamiento de la carga que ejercen los estibadores".Se afirma(p. 27): "que en general hay consenso en que dichos factores han creado prácticas laborales ineficientes, relaciones industriales insatisfactorias, supervisión y gestión ineficaces, costos elevados y exceso de personal, y han eliminado la mayor parte de los beneficios que podrian dimanar de la competencia"(p. 27).El estudio es el punto de la base del cambio dice(pp:.33-34):" Quizá el precio mas alto que haya pagado el gobierno por su obsesión de satisfacer las demandas sociopolíticas de los grupos dominantes, especialmente los trabajadores, es haber creado un entorno comercial distorsionado en sus puertos". "Este hecho puede apreciarse en dos ámbitos: primero, el acceso de los puertos al erario publico ha reducido, si no eliminado, el deseo de competir; y segundo, como los puertos son organismos del gobierno, no tienen que reeditar utilidades ni corren el riesgo de quebrar(p. 34)."</p> <p>El trabajo está apostando por una visión empresarial concluye en que(p.123): "los empresarios marítimos pueden aportar el mayor beneficio a los usuarios cuando se guían por una profunda comprensión o visión estratégica de las fuerzas que gobiernan el mercado, los servicios y los aspectos tecnológicos y jurídicos que transforman el funcionamiento de los puertos". "Esto les permitirá efectuar inversiones oportunas, negociar convenios colectivos favorables a los usuarios, a ellos mismos y a la fuerza laboral portuaria y contribuir a la formulación de regímenes reguladores responsables en el plano social(p.123)".</p>
<p>9. German Alarco y Patricia del Hierro."Límites económicos a la privatización portuaria: el caso mexicano 1992-1995.CIDE. Gestión Pública, Vol. 1, primer semestre de 1996, pp.195-260.</p>	<p>Es un artículo económico de carácter técnico y de política económica que evalúa el proceso de privatización de los puertos mexicanos en su primera parte y desde adentro. El artículo discute los límites de la privatización portuaria concentrándose en el aspecto económico y dejando de lado los aspectos organizacionales, de personal, lo conductual o político. Se demuestra la importancia del transporte marítimo en la economía nacional y se considera que el desarrollo de los puertos de México han estado determinados por tres elementos básicos: el origen-destino del comercio exterior, las características geográficas del país y la ubicación de los principales centros industriales(p. 203).</p> <p>Se demuestra que la importancia económica del subsector portuario no se refleja en los ingresos directos de los puertos, a pesar de que a través de ellos se movilizan mercancías por valor de 70,000 millones de dólares, que son equivalentes al 22 % del Producto Interno Bruto de México(p.208).El PIB a precios constantes del sector transporte, almacenamiento y comunicaciones, equivale a 7 % del producto de la economía, y casi a 10% cuando se trabaja a precios corrientes. Los transportes en general, corresponden a 78 % del sector y nuestra estimacion es que el subsector portuario implica ingresos brutos de 1.3 % del subsector transporte, con un monto facturado de casi mil millones de nuevos pesos para 1993(285 millones de dolares)(p. 208).</p> <p>Por el énfasis del trabajo el artículo estudia las características económicas de los puertos y la estructura monopólica del subsector portuario."Se desarrolló un indicador para medir el grado de monopolio de los</p>

puertos mexicanos y la existencia o no de ganancias extranormales". "Se encontró en el cálculo matemático realizado que los puertos con mayor grado de monopolio y por tanto con menor elasticidad-precio de la demanda fueron: Veracruz, Lazaro Cardenas, Altamira y Manzanillo(p. 217)". "Sin embargo, aún en el caso de estos puertos, se registra una elasticidad importante, por consiguiente, la capacidad de manipular precios al alza es muy limitada, con riesgos de producir modificaciones importantes en la reducción de la demanda de los servicios portuarios" (pp:217-218).

El trabajo además en la evaluación de la privatización portuaria, indica que(p.226):"no queda aún claro si las Administraciones Portuarias Integrales(Administraciones de los puertos) serán privatizadas, el grado o modo de presencia del estado en la operación cotidiana de los puertos, las actividades precisas en que este último participará a través de la inversión pública ni como el proceso de reestructuración y de privatización portuaria fomentará el desarrollo, que aquí se limita al industrial, comercial y turístico"(p.226).

La última parte del trabajo es de contenido teórico y conceptual y se denomina:"Los límites a la privatización portuaria".Dentro de los criterios teóricos que se desarrolla para privatizar están: el valor social de la empresa, si continúa administrada por el gobierno; el valor social de la empresa con administración del sector privado; y el valor privado de la empresa con administración privada (pp. 234-235). Con esas variables se busca definir tres opciones respecto al precio de venta: el precio mínimo de venta que el gobierno está dispuesto a aceptar; el precio máximo que el sector privado está dispuesto a pagar; y el precio al cual se realiza la venta(p.235).

Dentro de los argumentos en contra de la privatización se investigaron las prácticas internacionales de operación y subsidios en el caso de Japón, de Bélgica, Dinamarca, Alemania, Francia, Holanda, Inglaterra y Estados Unidos.

"Se plantea tres reflexiones finales: una primera es que si bien los motivos que explican una privatización son muy diversos y abarcan tanto factores ideológicos estructurales como coyunturales, al momento de diseñar e implantar dicha política que debe tener en cuenta la naturaleza económica del sector en sus aspectos microeconómicos y en su papel respecto a la economía en general y a los otros sectores económicos. Se debe considerar los cambios técnicos en el subsector y en la dinámica del sector transportes y comunicaciones, para este caso particular (p.253)".

"Un segundo punto relevante es la necesidad de fortalecer la capacidad de regulación del gobierno de modo simultáneo y posterior a la privatización del subsector portuario; no solo se trata de vigilar el comportamiento de los precios o evitar las prácticas no competitivas, por lo que queda claro es que en el caso de los puertos mexicanos el ejercicio de dicho poder monopólico es muy limitado (p.255)". "Aquí se trataría, a los sumo, de aplicar una regulación estrictamente temporal y de carácter preventivo de ciertas tarifas en algunos puertos, para posteriormente liberalizarlas totalmente, manteniendo una actitud vigilante en relación con el comportamiento de los mercados, ya que el subsector portuario puede provocar tanto economías como deseconomías externas a las otras actividades, a la obstaculizar o

	<p>promover el comercio exterior o interior del país y, por tanto, condicionar los objetivos económicos nacionales(p. 255)".</p> <p>"Una tercera reflexión es que privatizar no significa que el estado deje de intervenir en la actividad, ya que a este le compete el desarrollo de inversiones complementarias, como el mejoramiento de los accesos carreteros y ferroviarios de la red federal con los puertos (p.256)". "Le corresponde evaluar si es posible que todos los puertos contribuyan no solo con el pago de impuestos a la renta y otros al gobierno sino mediante una contraprestación periódica por el uso de los activos concesionados por el gobierno, ya que los puede colocar fuera de competencia y por tanto hacer que pierdan los beneficios por utilizar una infraestructura que costo recursos a la sociedad (p. 256)". "Por tanto, si el gobierno realiza cobros excesivos por impuestos y contraprestación, se incurre en el riesgo de perder competitividad respecto de puertos vecinos extranjeros(el caso de Tampico, por ejemplo), lo que conduce a una perdida de la carga movilizada y, en consecuencia, de divisas e ingresos para la sociedad en su conjunto y para el gobierno"(p. 256)".</p>
<p>10. Ronald Covil P. "Planeación estratégica en el subsector portuario, a partir de los programas maestros de desarrollo: el caso de los puertos de Coatzacoalcos, Tuxpan y Veracruz. CIDE, A. C. Tesis de Maestría en Administración Pública. México, D.F, 1996, 127 pp.</p>	<p>La tesis considera un enfoque de planeación estratégica y se compone de cuatro capítulos" I. caracterización de la planeación estratégica y portuaria; II. Revisión y análisis de las reformas realizadas en el subsector portuario, III. El proceso de formulación de los programas maestros de desarrollo portuario, IV. Incorporación de la visión de la planeación estratégica en los programas maestros; y Conclusiones y recomendaciones.</p> <p>La hipótesis de trabajo dice:"no hay una visión de largo plazo en la elaboración de los Programas maestros de Desarrollo,su perspectiva no es muy diferente de los planes anteriores que fueron elaborados para el subsector portuario(p.4)".</p> <p>En las críticas que se realizan a las metodologías utilizadas en los Programas maestros se señala(pp. 60-62):"el uso del término de"desarrollo" implica precisar su dirección y sentido.Se les asocia objetivos para impulsar el desarrollo comercial y la modernización de la infraestructura; pero nada se dice sobre la dirección en la que se desarrollará cada puerto. Los programas maestros se hicieron con base en una visión del conjunto de los puertos, como un sistema y en función de su relación con otras actividades económicas y del país. Los puertos se clasificaron en nacionales, regionales, y locales, sin aproximarse más a la realidad de los puertos.</p> <p>La tesis desarrolla las principales limitaciones de los programas maestros de desarrollo:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) El de Coatzacoalcos:"no expresa un propósito bien definido, como fundamento de las acciones de su desarrollo, no se analiza el mercado para determinar las necesidades y posibilidades de desarrollar nuevos productos o servicios. No se analiza la capacidad productiva del puerto para determinar los objetivos y estrategias para atender la carga, no proporciona un análisis de las necesidades que determine y justifique las inversiones a realizar, no evalúan la situación financiera de la administración(como costo de capital, fuentes de financiamiento y capacidades

	<p>de inversión(p.71)”.</p> <p>b) El de Tuxpan:”no analiza el entorno competitivo del puerto para determinar las actividades estratégicas que condicionan su política de desarrollo, no se evalúan las capacidades de los medios de transporte complementarios para desarrollar sus estrategias de promoción y su interacción con ellos. El diagnóstico no proporciona suficiente información para detectar las oportunidades y amenazas del medio externo de la actividad portuaria.No hay un plan financiero que analice los ingresos y egresos proyectados para evaluar la situación financiera de la administración portuaria. No existe un análisis de las necesidades que determine las inversiones a realizar(p.71).</p> <p>c) El de Veracruz:”no analiza la zona de influencia del puerto de tal manera que se identificarán las actividades económicas estratégicas que deban sustentar su política de desarrollo. No se evalúa el potencial productivo real del puerto. Las inversiones no se apoyan en ningún análisis de la determinación de necesidades’.”Los aspectos financieros no presentan un plan financiero que evalúe la situación financiera de la administración(costos de capital, fuentes de financiamiento)para determinar sus capacidades de inversión(p. 72)”.</p> <p>La investigación propone muy esquemáticamente la definición de los objetivos y estrategias que deben considerar cada puerto escogido en el análisis: a) para el puerto de Coatzacoalcos se propone estimular el movimiento de contenedores y aprovechar el potencial de desarrollo industrial de la región, ya que tiene abundancia de agua, energía eléctrica, petróleo y derivados para promover las instalaciones de industrias de bienes de capital. Se incluye también la sugerencia de armonizar el desarrollo del puerto con el de la población(p.91)”.</p> <p>Respecto al puerto de Tuxpan se sugiere (p.91):” promover el movimiento de carga en contenedores con origen y destino el Valle de México. Impulsar el asentamiento de terminales e instalaciones para la recepción o envío de productos agropecuarios de la región.Propiciar y estimular la participación de la iniciativa privada en las inversiones, para el desarrollo de las industrias medianas y pequeñas que pueden aprovechar los mercados del Centro y Este de los Estados Unidos y evitar que las acciones relacionadas con el desarrollo de este puerto sean compatible con las previstas para las áreas urbanas, evitando el deterioro del medio ambiente.</p> <p>Por último, para el puerto de Veracruz se propone(p.92);”Hacer un cambio estructural en los sistemas operativos del puerto ,modernizar el conjunto de instalaciones, a tener con eficacia el movimiento de contenedores, reorganizar el uso de servicios de los muelles, estructurar un programa de crecimiento físico del puerto hacía el Norte e integrar físicamente y operativamente, las distintas opciones de servicio multimodales posibles”.</p>
<p>11. Carlos Martner. "Desarrollo y Vinculación Regional".Ciudades, No 34, Año 9, abril-junio de 1997,pp.</p>	<p>En este artículo bastante innovador para el medio mexicano, el autor mide los efectos de la apertura comercial realizada, analizando los impactos de este fenómeno en el puerto de Manzanillo en Colima. Su trabajo en detalle primeramente analiza los efectos de la apertura comercial y los cambios que se dan en</p>

16-22

el sistema mundial. Luego estudia las repercusiones de la apertura comercial en el puerto de Manzanillo investigando: la vinculación del puerto con su región inmediata, la vinculación territorial del puerto con regiones interiores de producción flexible, la vinculación territorial del puerto con regiones interiores exportadoras de materias primas y productos poco elaborados y la vinculación territorial del puerto con regiones interiores importadoras y exportadoras de bienes de consumo.

En el primer caso, destacan los insumos agrícolas como el sorgo, la soya y la semilla de nabo asociados a las cadenas de producción de aves, alimentos balanceados y la industria aceitera de Jalisco (p. 19). Recientemente, resaltan también los altos volúmenes de exportación de clinker y cemento por parte de empresas localizadas en Colima y municipios colindantes de Jalisco.

En segundo orden, se establece un vínculo con Aguascalientes y con los procesos productivos relacionados a la rama automotriz. Es la empresa Nissan la que impone los ritmos y los tiempos de entrega a la empresa de transporte multimodal que mueve sus insumos (Linea Mexicana del Pacífico) interviniendo incluso en la determinación del modo de transporte terrestre a utilizar (pp. 19-20). Nissan-Aguascalientes establece las prioridades para la entrega de los contenedores con insumos de importación". "Aquellos de máxima prioridad debe ser entregados en la planta en un período de tiempo no mayor de 24 horas, desde el momento en que son descargados del barco en Manzanillo"(p.20).

"Otro proyecto significativo, en esta vinculación territorial, es la construcción de instalaciones de la Nissan en Manzanillo para probar los coches de exportación fabricados por la empresa que tiene como destino Japón, Canadá y Sudamérica"(p.20).

En tercer orden, dice el autor:"destaca la exportación desde Coahuila de productos minerales poco elaborados (algunos prácticamente en bruto) entre los que destacan el concentrado de zinc, el zinc afinado, el plomo y el carbonato de estroncio (p.20)."Por el tipo de producto y de vinculación territorial, también pueden incluirse en este punto las exportaciones de insumos de las empresas petroquímicas de Tamaulipas. tales productos, con mayor elaboración que los primeros, no dejan de encontrarse en fases iniciales de la cadena de insumos para la fabricación de fibras sintéticas(p.20)".La interacción territorial entre el puerto y estas regiones es menos intensa que en los casos anteriormente analizados (p. 20)".

"En el caso del cuarto vínculo que se produce de vinculación territorial del puerto con regiones interiores importadoras y exportadores de bienes de consumos, se trata de la relación que se da entre el puerto de Manzanillo con la ciudad de México y las ciudades vecinas de la llamada región megametropolitana del centro del país (p.21)". En fechas recientes dice Martner(p. 21): "la localización de plantas como Daewoo, Mabe y el centro de distribución nacional e internacional de Kellogs en Querétaro, ha generado nuevos vínculos de la región central con el puerto", "Desde este último lugar, se reciben insumos "justo a tiempo" y se envían también los productos que tales plantas exportan hacia países de la Cuenca del Pacífico(p. 21)".

	<p>En suma, este artículo utiliza un marco teórico moderno en donde este "territorio red" o "espacio de flujos" forma parte de los procesos de internacionalización y globalización de la economía mundo(Wallerstein,1992) (p.21). "Aunque pretende abarcar el planeta, no incluye a todas las regiones ni a toda la población. Por el contrario, una parte minoritaria de los territorios y la población mundial están integradas a las redes de la economía global (Castells,1994)".Por lo tanto, esta conformación espacial emergente que permite la integración de regiones y economías distantes mediante la conformación de redes, provoca simultáneamente la exclusión de amplios territorios que no logran insertarse en tales procesos."En todo caso, los cambios recientes en la organización del territorio plantean la necesidad de producir instrumentos y evidencias empíricas (p.21) que conduzcan a una conceptualización renovada en el análisis espacial y regional(p.22)".</p>
<p>12. Instituto Mexicano del Transporte. "Apertura comercial e integración modal de los puertos del Pacífico Mexicano". Publicacion Técnica No 93, Sanfandila, Querétaro, 1997, 201 pp.</p>	<p>En este estudio integral y global elaborado por el IMT, desde el punto de vista de la integración modal y transporte, bajo la dirección de C. Martner se prueba que:(p. VI): "Con la apertura comercial y la globalización de los procesos productivos, el rol de los puertos ha cambiado. Ahora no es suficiente alcanzar altos rendimientos en la operación interna para garantizar su crecimiento. Se requiere, adicionalmente, que se transformen en verdaderos nodos de integración del transporte para atender los requerimientos de las redes productivas globalizadas. Es por ello que el problema de la interacción modal con las zonas de producción y consumo del interior del país y las conexiones marítimo-terrestres que las enlazan, tiene tanta relevancia en el desarrollo actual de los puertos nacionales" (p. VI).</p> <p>El trabajo contiene siete capítulos y un anexo. I. Introducción, II. Evolución de los flujos marítimos de carga a partir de la apertura comercial(1982-1995). III. Flujos de comercio exterior por puertos del Pacífico a partir de la apertura comercial(1982-1995). IV. El cabotaje del Pacífico mexicano en el contexto de la apertura comercial. V. Rutas marítimas, Integración Modal y Vínculos regionales de los principales puertos del pacífico mexicano, VI Problemas de conectividad e Integración modal en los principales puertos del pacífico y VII. Conclusiones y recomendaciones.</p> <p>Uno de los primeros aportes de este trabajo fue probar que:"parece asistirse al naciente predominio de los flujos comerciales de la Cuenca del Pacífico sobre los del Atlántico. En México este hecho es inédito pues el predominio de los flujos trasatlánticos y atlánticos ha sido evidente desde la Colonia". "No en balde las principales ciudades portuarias del país. como Veracruz y Tampico, se desarrollaron sobre ese litoral(p.6)". "Los flujos en el Pacífico, por el contrario, siempre fueron menores y las ciudades portuarias, de escaso tamaño e importancia en ese litoral, tuvieron poca vinculación con las regiones del interior."El litoral del Pacífico desarrolló escasas y deficientes conexiones con las principales ciudades de México". De hecho permaneció relativamente aislado hasta bien entrado el Siglo XX, cuando la expansión carretera del país, en la década de los cincuenta y sesenta, mejoró la integración territorial de las costas (p. 7)".</p> <p>De acuerdo al estudio en la nueva jerarquía portuaria en el Pacífico mexicano(1982-1995)destacan: los primeros puertos de la apertura comercial: Salina Cruz y Guaymas que solo destacaron en el período</p>

1982 y 1987."Un problema para el puerto de Salina Cruz fue que la localización del puerto en una region poco desarrollada, con dificultades de integración a los circuitos económicos globalizados y con deficiencias en las conexiones terrestres con el centro del país, fue una seria desventaja para que Salina Cruz pudiese consolidarse como el puerto más dinámico del Pacífico(p.22)".El puerto de Guaymas también mostró una dinámica similar a la de Salina Cruz y una contracción desde fines de los ochenta"(p.23)". Por su parte los puertos del Pacífico con escasa inserción en el comercio exterior fueron: Ensenada y Topolobampo (p.25)".

Los puertos más dinámico del litoral del Pacífico fueron: Manzanillo(por ser el principal puerto del Pacífico para las cadenas productivas globalizadas) y Lázaro Cárdenas (por ser un puerto industrial y comercial).

En lo que respecta al cabotaje "el crecimiento del tráfico de cabotaje en el Pacífico mexicano ha estado dominado por los flujos de petróleo y sus derivados, de graneles minerales y de carga general entre la península de Baja California y Sinaloa. éstos representaron ,en 1995,más del 98 % de la carga transportada por cabotaje en el litoral del Pacífico. El resto de los movimientos son marginales"(p. 55).El estudio encuentra que el cabotaje ha evolucionado a un ritmo menor que los flujos de comercio exterior. Este comportamiento tiene que ver con la inestabilidad económica del país en los últimos años y con el escaso desarrollo del sistema integrado de transporte vinculado al cabotaje. "La falta de integración con el modo de transporte terrestre,supone que la mayoría de estos flujos sean puerto a puerto". "Cuando se trata de flujos cuyo destino final se localiza tierra adentro, tiende a desarrollar toda la cadena por via terrestre. De esta forma el transporte marítimo de cabotaje pierde porciones importantes de mercado (p.55)".

En el capítulo V (pp. 57-83): de rutas marítimas y redes de transporte se plantean los siguientes desarrollos: que el puerto de Ensenada cuenta con escasas rutas y poca integración regional del puerto; que Guaymas tiene rutas graneleras con fuerte presencia regional; y Manzanillo es un puerto de rutas regulares y amplios vínculos regionales. Lázaro Cárdenas registra pocas rutas regulares y escasos vínculos con regiones del interior, mientras que Salina Cruz registraba líneas regulares de baja densidad y débiles vínculos regionales.

En el capítulo VI. se desarrollan los problemas de conectividad e integración modal en los principales puertos del Pacífico. Se presentan problemas de integración modal y conectividad en el puerto de Ensenada(en el manejo de carga general, en el manejo de granel mineral, en su conexión con otros puertos del Pacífico, y en la distribución de la carga portuaria por modos de transporte terrestre. En el puerto de Guaymas se señala los problemas de integración modal en el manejo de granel mineral, cemento, concentrado de cobre, fertilizantes) y en el manejo de granel agrícola. También el trabajo presenta los cuellos de botella que se presentan en la integración modal y conectividad en el puerto de Topolobampo especialmente en el manejo de granel mineral(cemento y fertilizantes) y granel agrícola y carga general. Por último, el estudio desarrolla los problemas de integración modal y conectividad del puerto de Manzanillo, en Colima. Hay problemas en el transporte de granel agrícola en su

	<p>almacenamiento y distribución. En el movimiento de granel mineral (deficiencia ferroviaria) y en la carga contenerizada obteniéndose un alto rendimiento portuario y problemas de integración con el transporte terrestre. Igualmente el estudio presenta estos mismos problemas en los puertos de Lázaro Cárdenas y Salina Cruz.</p> <p>El estudio de carácter técnico plantea cinco conclusiones generales para los puertos del Litoral del Pacífico: La apertura comercial junto con la fragmentación y globalización de los procesos productivos ha tenido repercusiones importantes en los puertos mexicanos del Pacífico(p. 159):1) en primera instancia, se observa un fuerte crecimiento de los flujos comerciales que tiende a concentrarse en pocos puertos del litoral, mientras que la mayoría muestra comportamientos erráticos o proceso de estancamiento. 2) se verifica una mejoría notable a nivel general, en las operaciones portuarias del pacífico mexicano. desde mediados de los ochenta hasta mediados de los noventa, el rendimiento de las maniobras de carga y descarga de las mercancías se ha elevado substancialmente.3) En tercer lugar, la apertura está implicando mayor competencia entre los puertos por ganar las cargas hacia los lugares del interior del país. Este proceso no parece tan evidente cuando se considera solo a los puertos mexicanos del Pacífico, sin embargo, es claro cuando se toma en cuenta la creciente participación de los puertos norteamericanos de la costa oeste en la captación de carga mexicana.4)Otra cuestión que aparece constantemente en el funcionamiento de los puertos del Pacífico es el problema de la coordinación de actividades de las diferentes autoridades y agentes económicos, para agilizar los flujos de comercio exterior. Este proceso de coordinación es de vital importancia para mejorar la competitividad del puerto (p.161).5). Por último, cabe mencionar un problema que aparece constantemente en el desarrollo del estudio. Se trata de la vocacion de los puertos del litoral del pacífico Mexicano. Prácticamente todos pretenden ser puertos principales o concentradores de los diferentes tipos de carga. En otras palabras, cada estado de la república colindante con el Océano Pacífico busca tener un puerto de altura. Esta posición, que es válida como ideal, resulta en los hechos muy difícil de alcanzar. Pocos pueden convertirse en puertos concentradores de tercera generación, pocos pueden acceder al movimiento de todos los tipos de carga. Habrá puertos que por su área de mercado o por su posición geográfica difícilmente puedan competir en el movimiento de contenedores. En este sentido, se recomienda analizar la vocación de cada puerto del litoral del Pacífico(p.182.).No todos los puertos del Pacífico requieren de una terminal especializada de contenedores, por ejemplo. Asimismo, dentro de la red internacional de puertos muchos tendrán que asumir la función de enlace hacia los puertos concentradores. Un puerto alimentador que asuma adecuada y eficientemente su posición puede ser un elemento muy importante para el desarrollo económico de la región a la que pertenece(p.163)”.</p>
<p>13. Jaime González. "La comercialización en los puertos mexicanos, trayectoria histórica y el diseño de una propuesta alternativa: el caso del puerto de Manzanillo, Colima". Tesis.</p>	<p>Esta tesis es importante porque condensa muchos de los problemas de México que no hacía una comercialización y mercadotecnia de sus puertos antes de la privatización. La tesis contiene los siguientes capítulos :I. La Actividad portuaria en México II, La comercialización en el desempeño del puerto, III. Experiencias y Observaciones Relevantes en el área de Comercialización en los puertos del Pacífico Norte y centro y el IV. Elementos a considerar para el diseño, implantación y control de un plan de mercadotecnia para el puerto de Manzanillo, Colima.</p>

<p>UNP. México, febrero de 1998, 199 pp.</p>	<p>El trabajo parte de las siguientes hipótesis (p.6): reconoce que la comercialización portuaria, y en general los procesos de mercadotecnia, históricamente han sido una cuestión problemática debido a que ha recibido un tratamiento residual. De esta manera: "el contenido de los planes comerciales actuales incorporan elementos aislados que no reflejan un esquema de planeación secuencial mercadológica y que están lejos de ser un programa estructurado de mercadotecnia portuaria donde se detallan objetivos, programas, estrategias, tácticas y actividades particulares"(p.6). En el trabajo se pretende comprobar también que los órganos reguladores de la actividad portuaria no cuentan con un interés que responda a las necesidades en materia de mercadotecnia portuaria, debido al carácter empírico que los caracteriza(p. 6)".</p> <p>El esquema teórico conceptual habla de puntos fuertes y puntos débiles. Por puntos fuertes: "se entiende que son los factores que dan a un puerto una ventaja competitiva intrínseca en cuanto a capacidad para atraer buques y carga, por ejemplo, los puntos fuertes pueden ser una situación geográfica favorable en relación con las rutas marítimas y los puntos de origen y destino de la carga, pueden ser físicos, pueden ser institucionales; o bien pueden corresponder a la disponibilidad y eficiencia de la mano de obra, entre otros(p.60)".</p> <p>Los "puntos débiles" son lo contrario de los puntos fuertes, por ejemplo, la distancia de las rutas marítimas y zonas de orígenes y destino de la carga(p.60). Entre los puntos débiles también pueden estar el nivel relativamente elevado de las tarifas portuarias y otras sumas pagaderas en determinados puertos en comparación con los puertos competidores(p.60). Para que un puerto pueda constituir una "oportunidad" un incremento sustancial del volumen del comercio de segmentos de mercado, lo que aumenta la posibilidad de que los buques oceánicos hagan escalas directas en el puerto. Las "amenazas", desde el punto de vista de la comercialización portuaria, puede derivarse del efecto del aumento del tamaño de los buques: Es posible que los buques de más tamaño no puedan utilizar un puerto, o también puedan modificar su itinerario por razones económicas, ya para reducir el número de escalas, ya para servir a hinterland más extensos. Entre las amenazas pueden figurar también la expansión de los puertos competidores, que tratarán de atraer un tráfico adicional que utilice sus instalaciones (p.61)".</p> <p>El capítulo IV propone un Plan de Mercadotecnia para el puerto de Manzanillo, que se basan en la siguiente visión empresarial: "consolidarnos como el puerto principal del litoral del Pacífico que proporcione un servicio integral con enfoque mercadológico integral"(p. 113). El plan considera los siguientes puntos: 4.1 tipología del puerto de Manzanillo(fase I), I.V.2 objetivos corporativos, IV.3. análisis de la situación actual(fase II) y IV.3.2. que considera el análisis de las fuerzas, debilidades, oportunidades y amenazas(FDOA); y por último, se plantean en el punto IV.4 estrategias de la mezcla de mercadotecnia(fase III).</p>
<p>14. Carlos Martner. "La apertura comercial y los puertos del pacífico en la</p>	<p>La tesis doctoral de Carlos Martner contiene los siguientes capítulos: 1. Introducción, 2. Globalización, Apertura Comercial y reestructuración territorial, 3. Innovación tecnológica, redes y territorios</p>

<p>reestructuración del territorio en México".Tesis Doctoral. UAM-X. Especialidad Sociedad y territorio. Querétaro, 29 de julio de 1998, 301 pp.</p>	<p>fragmentados,4. Puertos, redes globales y territorios, 5. Puertos, redes y alianzas globales en la Cuenca del pacífico, 6. Flujos, redes y vinculos territoriales de los puertos del Pacífico mexicano,7. De los territorios-zona a los territorios-red en los puertos del pacífico mexicano y 8. Conclusiones.</p> <p>El trabajo bajo una perspectiva geográfica, territorial y considerando los espacios de flujos, es una tesis innovadora para el medio mexicano y parte de sus resultados han sido publicados en documentos técnicos y en artículos que se reseñan brevemente en este documento denominado estado del arte. Ver la referencia 16, para mayor detalle teórico del trabajo.</p>
<p>15. Jan Hoffmann. CEPAL. "Concentración en los Servicios de Lineas 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". Chile, Santiago de Chile, 28 de enero de 1999, 123 pp.</p>	<p>Este documento de carácter económico y portuario desarrolla los siguientes puntos: Resumen, Resumen Ejecutivo, I. Proceso de Concentración en el sector del Transporte Marítimo (A. porte de los buques, B. transportistas, C. Alianzas, D. El sector portuario, E. Otras ramas de actividad del sector marítimo, F. Perspectivas); II. Causas(A. Motivaciones, B. El transfondo económico, C. Regulación del estado, D. cambios tecnológicos); III. Consecuencias(a. se están logrando realmente economías de escala, B. está declinando la rentabilidad de las empresas marítimas? C. existe una capacidad excedentaria en los servicios de líneas regulares?, D. cabe esperar más fluctuaciones de los fletes? .E. perdurarán las alianzas? F. es dable esperar que los principales transportistas amplíen su participación en los mercados norte-Sur?, G. seguirá aumentando el porcentaje de las operaciones de transbordo? .H. Cual son los puertos que se convertirán en centros de transbordo? I. ¿Qué alternativas tiene las empresas marítimas pequeñas? J este proceso beneficiará a los importadores, exportadores y consumidores? , K. que repercusiones tiene este proceso para la formulación de una política marítima?) IV. Conclusiones y recomendaciones.</p> <p>El documento es muy amplio y demuestra el proceso de concentración que se produce en todas las esferas del sector naviero. Al respecto, el autor dice: "como resultado del proceso de concentración en la esfera del transporte marítimo, el sector portuario y las empresas navieras más importantes, y las alianzas entre ellos, están captando una cuota creciente del mercado a expensas de los demás participantes más pequeños. aunque este proceso no es nuevo, ha ido cobrando fuerza en los últimos años. Las cifras ilustran esta tónica (pp.3-5):</p> <ul style="list-style-type: none"> -En la últimas dos décadas, el tamaño de los buques portacontenedores más grandes prácticamente se ha triplicado. -Las fusiones y adquisiciones recientes han dado origen a algunas empresas de servicios de líneas regulares muy grandes. Hoy día, las veinte empresas de transporte más importantes controlan más de la mitad de las plazas de contenedores del mundo. -Desde principios de los años noventa, las empresas de líneas regulares han comenzado a gestar alianzas a nivel global. En la actualidad, los diez grupos más grandes controlan cerca de las dos terceras partes de las plazas de contenedores del mundo.

	<p>-Las operaciones de transbordo de contenedores están aumentando.Los puertos que proporcionan este tipo de servicio han registrado una tasa de crecimiento particularmente elevada.</p> <p>-En casi todas las demas actividades maritimas, como la construcción de buques, el registro de libre matricula, el personal de a bordo y el arrendamiento de contenedores, la participación en el mercado de los proveedores más grandes también ha crecido(p.3).</p> <p>¿Cuáles son las causas del proceso de concentración?</p> <p>“el proceso de concentración no se está registrando solo en el sector del transporte marítimo. Los dos motivos principales que impulsan a las empresas a fusionarse o a establecer alianzas son: el deseo de reducir los costos unitarios(es decir lograr economías de escala) y aumentar los ingresos(es decir, alcanzar una posición más dominante en el mercado).Ello solo es posible hasta un límite, que está dado por un desplazamiento del mercado hacía un menor número de unidades comerciales de mayor tamaño. Como causas sintéticamente se consideran los siguientes tres puntos de vista(p. 4):</p> <p>-antecedentes económicos: el comercio está creciendo a un ritmo mayor que el PIB mundial</p> <p>-Regulación de los organismos gubernamentales: los gobiernos y las organizaciones regionales están dando mayor prioridad a la promoción del comercio, mejorando y abaratando a los servicios de transporte.</p> <p>-Tecnologías: las nuevas tecnologías llevan a una modificación de la funcion de costos(p. 4).</p> <p>En las perspectivas el autor dice(p.6): “en líneas generales, el panorama descrito en el presente documento es alentador. Inicialmente, el uso de la palabra concentración puede suscitar reacciones en relación con las posibilidades de abuso de dominio del mercado y de la obtención de rentas monopólicas. Sin embargo, tras analizar las causas del proceso de concentración en las actividades portuarias y marítima y sus repercusiones, no pudieron detectarse abusos de dominio del mercado. Es probable que tanto los importadores, exportadores y consumidores como el sector portuario y los principales transportistas de las rutas este-oeste se beneficien con el proceso mencionado. Verosimilmente, las empresas navieras tradicionales, que cubren las rutas norte-sur, saldrán perdiendo, pero estas tambien pueden encontrar alternativas que les permitan beneficiarse con el crecimiento global del mercado (p.6)”.</p>
<p>16. Carlos Martner. "El puerto y la vinculación entre lo local y lo global". Revista EURE, Vol. XXV, No 75, Santiago de Chile, septiembre 1999,pp. 103-120.</p>	<p>Este artículo de Martner publicado en la revista EURE es una síntesis teórica de la tesis doctoral presentada por el autor en México el 29 de julio de 1998. La tesis sustentada en la UAM-X, contiene siete capítulos y unas conclusiones y registra 312 páginas. Esta tesis bastante innovadora para el medio academico de Mexico, utiliza el enfoque geográfico y territorial y se apoya en los trabajos de Wallerstein, Braudel, Milton Santos, Pierre Veltz y Manuel Castells. Un comentario completo rebasa el contenido de</p>

este cuadro sinóptico que se concentrará en esta parte, en analizar brevemente las características del artículo publicado.

El artículo contiene las siguientes partes: I. Introducción, II. Del hinterland cautivo al hinterland común; III. El puerto y las transformaciones espacio temporales de la globalización; IV. Puerto, redes y vinculación local- global, V. Conclusión: el puerto como nodo articulador del espacio de flujos.

El trabajo: “pretende hacer una reflexión sobre las connotaciones territoriales y espacio temporales de la integración de los puertos en la fase actual de desarrollo de la economía mundo capitalista(p.104) y que esta caracterizada entre otras cosas por procesos de apertura comercial generalizados, desregulación y privatización de las actividades económicas y una posición más débil del sistema internacional frente a la formación de redes de producción- distribución globales, comandadas principalmente por grandes consorcios transnacionales y articuladas en un “espacio de flujos”, cuyo ámbito de acción se sobrepone y rebasa constantemente las fronteras nacionales y las actuaciones estatales(p. 104)”.

Uno de los méritos del artículo es su método, ya que “la unidad de análisis de los estudios sobre los puertos y sus vínculos territoriales difícilmente podrá ubicarse en las sociedades locales o nacionales, por el contrario, para comprender las dinámicas actuales en esta temática parece más adecuado el enfoque braudeliano o wallersteriano que ubica la unidad de análisis en los avatares y transformaciones del sistema mundial y la economía mundo capitalista” (p.104)”. El trabajo retoma la concepción de Pierre Veltz de los territorios red que se superponen a los territorios zona o regiones continuas convencionales “para analizar una temática muy poco expuesta en las ciencias sociales y en particular dentro de los estudios regionales y la geografía económica, como es el caso del establecimiento del rol que adquieren los puertos tanto en la reestructuración territorial en curso como en la articulación espacio-temporal de redes, que vinculan ámbitos territoriales diversos y distantes(p. 104)”.

El artículo analiza el puerto de la apertura y la globalización “revalorizando su localización territorial, en tanto fortalece su posición como nodo de enlace, como lugar de encuentro y de articulación entre espacios del interior y del exterior(106-107)”.”Ahora el puerto se revaloriza como espacio vinculante e interactivo, principalmente entre el ámbito local y el global”. “Por eso, el puerto de la globalización no es terminal, sino “hub” o centro de procesamiento, distribución e integración de cadenas productivas fragmentadas internacionalmente(p.107)”.”Este puerto ahora llamado hub es el puerto global dado que concentra ,procesa ,integra y redistribuye los flujos de gran diversidad de cadenas productivas globales, se constituye en un nodo central de los medios de comunicación permeado por la concepción de espacio-tiempo simultáneo(p. 112)”.

En resumen el autor en las conclusiones (pp. 1170-118):” considera que los puertos articulados en red tienden a constituirse en nodos o hubs de concentración, integración, procesamiento y distribución de flujos a través de redes físicas que movilizan capital- mercancías e información”(p. 117).”Como espacio frontera tienen la posibilidad de estructurar encadenamientos y redes productivas globalizadas hacia los territorios interiores(p. 117)”.”A diferencia de otros nodos o hubs tienen la propiedad de articular tanto

	<p>su propio espacio local, así como los fragmentos interiores del espacio nacional o del espacio continental de pertenencia, con las redes globales”(p.117).Una conclusión teórica importante del artículo va en el sentido de afirmar:’ que la concepción previa de la geografía económica de los litorales que ubicaba al puerto como la parte central de una triada espacial que incluye también el “hinterland” y el “foreland”(Bird,1971) tiende a ser insuficiente para explicar la forma de inserción territorial que adquieren los puertos en la actualidad”.”Con el desarrollo de redes intermodales, integradas de puerta a puerta, la separación en dos nitidos estancos diferenciados y etiquetados, como el foreland o zona de conexión externa(de ultramar)y el hinterland o zona de influencia interna de “tierra adentro”, representa una falsa dicotomía(Charlier,1992)”.”En efecto, con la supresión de la ruptura de carga en puertos debido al desarrollo de tecnologías como la del contenedor, el hinterland y el foreland se vuelven variables interdependientes, las cuales no pueden ser separadas, por lo tanto, los flujos que se mueven entre estos ámbitos deben ser analizados como un continuum(p. 117)”.”En otras palabras, en el análisis espacial de la vinculación del puerto el segmento de tierra adentro de los flujos debe ser analizado como una porción de un flujo continuo dentro de una red de producción-distribución que es articulada y procesada por nodos o hubs portuarios, más que como influjo entre el puerto y su zona de influencia natural o activa, pregonado en el modelo tradicional del hinterland (p.118)”.</p> <p>Por último el artículo de Martner concluye respecto al puerto de globalización diciendo(pp.118-119):” En definitiva, el puerto de la globalización es una estructura compleja y dinámica que no encuentra una caracterización única y permanente; sin embargo, está íntimamente ligado a las determinaciones espacio-temporales propias de la actual fase de desarrollo del sistema mundo”.”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”. “En efecto, 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(p.119)”.</p>
<p>17. Larry Burkhalter. “Privatización portuaria: bases, alternativas y consecuencias. Naciones Unidas. CEPAL. Santiago de Chile, 1999,248 pp.</p>	<p>Este libro bajo una perspectiva económica de la CEPAL y de Larry Burkhalter, considera los siguientes puntos: Cap. I: Introducción, Cap. II. Marco Histórico, Cap. III. El puerto hipotético: características de un puerto típico de América Latina y el Caribe, Cap. IV. El entorno económico, Cap. V. Servicios portuarios, Cap.VI. La Infraestructura física, Cap. VII. La modernización portuaria, Cap. VIII Repercusiones de la participación privada y de la reforma laboral en los puertos estatales, Cap. IX Conclusiones y Recomendaciones y Bibliografía.</p> <p>El texto recoge la experiencia del autor en la CEPAL especialmente estudiando el comportamiento de los puertos latinoamericanos y proponiendo para la actualidad puertos privatizados que el autor encuentra son más rentables desde el punto de vista económico, empresarial o comercial. Para evitar entrar en juicio de valor, el autor conforma un puerto hipotético con los problemas que tuvo la administración gubernamental de los puertos en toda la región. Señala los defectos de la anterior forma de gestión y pone algunos ejemplos que ilustran los problemas. Especialmente por la facilidad de estar Chile se propone ejemplos del caso chileno para ilustrar algunos de los temas que desarrollo. En principio el libro</p>

	<p>es un buen manual para entender, desde la optica economica estructuralista,el comportamiento de los puertos, el problema de la competencia y la forma como un puerto se vuelve mas eficiente.</p> <p>En la parte de conclusiones y recomendaciones el autor de manera fatalista propone:”el carácter inevitable de la reestructuracion portuaria”, estudiando a los puertos en una economia global, los aspectos de las instituciones portuarias, el tema de la infraestructura portuaria y aspectos tan importantes como el caso de la fuerza laboral portuaria, que debe ajustarse al objetivo de aumentar el atractivo comercial a fin de crear un trabajo estable y bien remunerado (p. 226)”. En la parte de la “participación privada” propone los mandatos macroeconomicos para la reestructuracion de los puertos y la transferencia de funciones entre los sectores publico y privado en los puertos: y por ultimo, en el tema de la reforma laboral portuaria (pp. 237-245) el autor considera; la redefinicion de las funciones de los gobiernos, el proceso de reforma de la legislación laboral portuaria, la elaboración de un marco institucional orientado hacia el mercado y la aplicacion como punto 4. de una estrategia (pp. 243-245) de reforma laboral que considere los siguientes factores: la plataforma politica de un gobierno; y la disconformidad del publico con respecto a las practicas laborales o la competencia de otros puertos. El autor afirma cuatro puntos clave de esta estrategia(p. 245): “en primer lugar, ni la legislación ni los convenios laborales pueden eliminar las fluctuaciones de la demanda de mano de obra portuaria pero en un entorno comercial dinamico puede ser un factor poderoso para mitigarlas”. “En segundo lugar, los monopolios de manipulación de carga aumentan innecesariamente los costos de las exportaciones de un pais, disminuyen la competitividad de sus productos en los mercados internacionales, reducen los ingresos de divisas y restringen la creación de nuevas fuentes de empleo. En tercer lugar, esos monopolios pueden sustituirse, a traves de una compensación pagada a los trabajadores portuarios, por un regimen de indole comercial”. “En cuarto lugar, una institucionalidad comercial puede generar nuevas fuentes de empleo, tanto dentro como fuera del puerto. Por ultimo, los aumentos de productividad del puerto que se obtienen con una fuerza laboral bien remunerada y de dimensiones apropiadas a menudo reducen la necesidad de realizar nuevas inversiones en infraestructura(p. 245)”.</p>
<p>18. Jan Hoffman.”Las privatizaciones portuarias en America Latina en los noventa: determinantes y resultados”.Documento de trabajo para el Tercer programa Internacional. Mimeo. Banco Mundial, Las Palmas Gran Canarias, 5 al 10 de abril de 1999, 90 pp.</p>	<p>El documento de carácter economico contiene: resumen, I. Introducción, II. Determinantes de las motivaciones y obstáculos de las privatizaciones portuarias (A. Punto de partida, B. Los dos objetivos principales de la privatizacion, C. Externalidades y otras funciones del puerto, D. Costo del capital, E. Regimenes laborales, F. Tecnologia y know-how. G. Competencia, H. La capacidad del sector publico para operar, o privatizar y regular un puerto, I. Entre Rotterpore y Georgigua); III. Los procesos y resultados de las privatizaciones; IV. Resumen y conclusiones. Anexo: Indicadores del contexto economico y social en los paises de America Latina ante las privatizaciones.</p> <p>El documento dedicado a estudiar y defender la privatizacion portuaria en America Latina, parte considerando la idea de que:”cuando se habla de los puertos de America Latina, generalmente se les asocia con puertos estatales, ineficientes y caros”. “No se suelen mencionar como”modelo’sino unicamente como malos ejemplos”. Como”modelos” de organización portuaria se mencionan los puertos”hanseáticos”del norte de Europa o el modelo britanico de puertos plenamente privados (p. 3)”.</p>

“Hoffmann habla de un modelo portuario latinoamericano, explicado porque la CEPAL en los últimos quince años ha promovido fuertemente la modernización y privatización portuaria en América Latina”. “Parte de los cambios estructurales en las economías de la región y en la industria marítima portuaria a nivel global, se insistió ya a mediados de los ochenta en la necesidad de contar con puertos eficientes”. Burkhalter(1999)detalladamente describe y analiza estas necesidades y tendencias”. “Rezende(1998) contribuye a la modernización y privatización con un Curso de Modernización Portuaria, que trata de lograr un consenso entre los diferentes grupos involucrados en la operación portuaria”. “Además, explica los pasos operativos necesarios “. “También UNCTAD (1998) publicó lineamientos generales del porque y como de las privatizaciones” (p.3)”.

El autor define los parámetros que pueden explicar las diferencias en los procesos de privatización y sus resultados en los países de América Latina considerando:

- a) Los objetivos que el gobierno quiera lograr con la privatización portuaria
- b) Otras funciones del puerto y externalidades de la privatización
- c) El costo del capital como factor de producción
- d) Regímenes laborales y su reforma
- e) Tecnología y know-how
- f) La competencia Inter.-e intraportuaria
- g) La capacidad Inter.-e intraportuaria
- h) La capacidad y voluntad del sector público.

Resume de forma muy esquemática los determinantes de la privatización portuaria considerando:

- a) los factores de producción con los cuales cuenta el puerto
- b) las posibilidades de regular puerto privatizado, y
- c) las prioridades en cuanto a las funciones del puerto

En general, el documento contiene indicadores que demuestran, de acuerdo al autor, la conveniencia de privatizar los puertos latinoamericanos y pone como ejemplos los casos de Argentina y Brasil. Se señala en la parte de resumen y conclusiones: las características del modelo emergente que:

- a) Los puertos públicos de América Latina son del tipo landlord
- b) Existe un gran número de puertos y terminales especializados netamente privados
- c) Se permite la creación de nuevos puertos privados y públicos
- d) Existe una elevada participación de empresas extranjeras.

“Finalmente el trabajo monográfico observa, por ejemplo, que países con elevados niveles de pobreza, analfabetismo y corrupción, tendencialmente han avanzado menos en su privatización que otros”. “Las privatizaciones forman parte de cambios estructurales más amplios, y si en algunos países estos aun

	están pendientes, se observa que la privatización portuaria también está atrasada (p.69)".
<p>19. Jan Hoffman. "El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano". Revista de la CEPAL. No 71, Santiago de Chile, agosto de 2000.</p>	<p>La principal conclusión del presente artículo es que el potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano es muy limitado (pp 141-142). Para llegar a esta conclusión, se ha analizado el comercio de los países sudamericanos; se ha examinado la situación de puertos pivotes existentes en otras regiones del mundo; se han analizado los servicios de líneas regulares de transporte marítimo, las distancias marítimas y los fletes, y finalmente, se han estudiado los volúmenes de tráfico portuario y las posibilidades de atraer carga de un hinterland más amplio (p.141). Los resultados son: 1) Sudamérica es, después de Australia, la región con menos tráfico de trasbordo, 2) los fundamentos para un puerto pivote son su ubicación y el volumen de carga de su hinterland 3) en los países sudamericanos, los servicios regulares de transporte marítimo reflejan sobre todo las necesidades del comercio nacional 4) los servicios marítimos desde Argentina, Brasil y Uruguay tienen ventajas sobre los servicios que salen de puertos del este de Sudamérica. Los países en la costa este de Sudamérica cuentan con dos veces más puertos, con un 56 % más de servicios regulares que salen con mayor frecuencia y usan barcos más grandes, y cada servicio regular mueve un 35 % más de contenedores (p. 142) 5) La ubicación geográfica da una ventaja a los países del Pacífico sobre los del Atlántico en el comercio con América del Norte. Esto se debe a las distancias marítimas y también a que los servicios que conectan la costa sudamericana del Pacífico con Europa o Asia en gran parte pasan automáticamente por puertos norteamericanos 6) La ubicación geográfica pone en desventaja a los países del Pacífico respecto al comercio con Europa > las distancias desde puertos de la misma latitud en el este de Sudamérica son mucho menores y los barcos no tienen que pasar por el Canal de Panamá; 7) la ubicación geográfica no da una ventaja a los países del Pacífico respecto al comercio con Asia. Yokohama (Japón) está más cerca de los países del Pacífico, Hong Kong está a la misma distancia de ambas costas sudamericanas y Singapur está más cerca de Argentina, Brasil y Uruguay; 8) El hinterland de los puertos del Pacífico está restringido por la cordillera de los Andes; y 9) No habrá puertos pivotes en el oeste de Sudamérica. Aunque existiera la infraestructura adecuada de transporte terrestre, por el lado marítimo no hay suficientes razones para justificar una mayor concentración de carga por vía terrestre en puertos del Pacífico. Aunque esté aumentando el uso de contenedores y el porcentaje de movimientos de transbordo, los centros de transbordo para la carga de los países sudamericanos del Pacífico se encuentran fuera de la región: son puertos en las Bahamas, los Estados Unidos, Jamaica y Panamá (p.142).</p>
<p>20. Tofol Tobal. "El terciario portuario como indicador de innovación". Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona, No 69(66), 1 de agosto de</p>	<p>Este artículo trata en primer lugar sobre los intentos de definición del concepto de ciudad portuaria y del conjunto de servicios agrupados en el llamado terciario portuario (comunidad portuaria). Se propone una nueva definición a partir de la cual, e introduciendo dos nuevos términos denominados: "magnitud aparente" y "magnitud absoluta", nos solo se pueda determinar su dinámica espacio temporal, sino también establecer que el terciario portuario, puede ser útil como indicador básico de la capacidad de desarrollo marítimo y urbano de la ciudad (p.1).</p>

2000,13 pp..	<p>El artículo se pregunta si existe la ciudad portuaria? La definición puede variar según la escala territorial y las variables utilizadas. El hecho de la existencia de un puerto comercial asociado a una ciudad parece que facilita esta cuestión, pero es posible que hay habido una excesiva tendencia a establecer que toda ciudad con un puerto es una ciudad portuaria.? Es la ciudad portuaria una categoría científica particular, un objeto de estudio específico en el seno de las ciudades humanas?. ¿se trata de un sujeto suficientemente autónomo para justificar las aproximaciones conceptuales específicas, las metodologías originales y para esbozar una teorización?</p> <p>“Es evidente dice el autor:” que la importancia de una ciudad portuaria hay que establecerla en función de varios análisis específicos, y no únicamente por la magnitud de sus flujos de transporte”(p.6)..</p> <p>"Mi modesta aportación en este sentido es llamar la atención al estudio de los servicios que están ligados a la actividad de todo puerto comercial. La ciudad impulsa al puerto y no viceversa, en la actualidad la existencia de abrigos naturales no es determinante, y los puertos salen ya al mar sobre grandes superficies artificiales, construidas ex profeso, En cambio, las ciudades han de adaptarse a los nuevos tiempos, han de tener un contenido económico, social y cultural activo y dinámico, dispuesto a competir(p.6)</p> <p>Cuando define el "terciario portuario" afirma que no existe acuerdo entre los autores de que se entiende por terciario portuario. Critica también el hablar de "terciario marítimo".</p> <p>"En general cuando se utiliza el término terciario portuario el autor lo hace refiriéndose al conjunto de empresas de servicios cuya existencia depende directamente de la actividad comercial portuaria, y cuya razón de ser no tendría sentido sin esta(p. 8)".</p> <p>En el caso de ciudades que albergan puertos secundarios señala:"que una y otra vez se alzan voces locales argumentando que el puerto ha de ser un catalizador económico para la ciudad, pero casi nunca sucede. Esa cuestión afirma:"puede desarrollarla y creo que demostrarla con cierta firmeza en el estudio sobre las relaciones puerto ciudad en el caso de Vilanova y la Geltrú encargado por el Consejo Comarcal del Garraf(Tobal 1999 b):"la centralidad de la ciudad se plasma en el puerto y no viceversa"(p. 11).</p> <p>En conclusión:'la centralidad es un buen indicador, entendida esta como capacidad de una ciudad de ejercer un rol territorial importante, la capacidad transaccional de la ciudad se proyecta en su puerto, y por lo tanto, dinamizar la ciudad es dinamizar el puerto como parte integrante de esa centralidad".Esto es así siempre que no exista una actividad comercial portuaria muy especializada(por ejemplo, únicamente hidrocarburos), pues entonces no hay diversidad de servicios ligeros(p. 12).</p>
21.Juan N. Ojeda C."La situación portuaria en Mexico: los puertos	En este artículo se estudia la situación de los principales puertos en México desde una perspectiva que privilegia el fenómeno de concentración económica, demostrando que a partir del proceso de apertura

<p>ganadores y los puertos perdedores(1988-1998).Quivera. Universidad Autonoma del Estado de Mexico. Ano 2, Toluca, Numero 4, noviembre del 2000,pp. 21-35</p>	<p>comercial que se realiza en el pais, hay puertos ganadores y puertos perdedores(la categoría de puertos ganadores se definira en este trabajo como aquella que se refiere a los puertos que concentran carga comercial contenerizada, que registran altos ingresos y utilidades, y que son puertos con alto impacto regional en su zona de influencia).Los puertos ganadores, según este articulo son: Veracruz, Altamira, Tampico, Lazaro Cardenas y Manzanillo, que concentran 92 % de la carga contenerizada(excluyendo el petroleo) y 69.5 % de total de los ingresos. Por otro lado, en el caso de la region 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",si se mide esta categoría por el movimiento portuario en contenedores, por los ingresos recibidos y por el escaso impacto regional que tienen. De esta forma se demuestra la concentración y exclusión simultanea que se presenta en los procesos de privatizacion portuaria, lo que complica el diseno de estrategias regionales de desarrollo para el Sureste de Mexico, zona olvidada por Dios y por el Centro.</p>
<p>22. Jose A. Perez Sanchez."Efectos de la privatizacion portuaria en los flujos de contenedores en el litoral del pacifico Mexicano".UNAM.Facultad de Ingenieria. Division de estudios de Posgrado. Mexico, D.F., 2000,84 pp.</p>	<p>Esta tesis, que sigue un enfoque de ingenieria del transporte, presenta el siguiente esquema capitular:1.Introduccion,2.La reestructuracion de los puertos del Pacifico Mexicano antes de la privatizacion, 3.El proceso de privatizacion de los puertos mexicanos, 4.Los puertos del pacifico mexicano después de la privatizacion portuaria: el caso de las terminales de contenedores de Lazaro Cardenas y Manzanillo , 5.Conclusiones y 6.Bibliografia.</p> <p>La tesis demuestra que Manzanillo se ha consolidado como el puerto mas importante de las Costas del Pacifico Mexicano, dejando fuera de los flujos internacionales a su mas cercano competidor Lazaro Cardenas (p. 58)..Al ganar la empresa TMM la concesion en Manzanillo se deduce que tiene que usar este puerto, ya que la fuerte inversion inicial realizada tiene que ser amortizada mediante el uso eficiente y con promocion y desarrollo de la Terminal que gano en concesion, la propia TMMM.</p> <p>El autor utiliza el enfoque economico de la privatizacion, demostrando que después de la privatizacion (p.66 y 67) hay:"un afianzamiento de la consolidación de un mercado con tenedencias monopolicas en el movimiento de contenedores en el Pacifico Mexicano utilizandose el puerto de Manzanillo par el movimiento de carga contenerizada. Se anota que en 1997 el 88 % de los contenedores del Pacifico Mexicano era movido por el puerto de Manzanillo.</p> <p>La tesis busca presentar un mayor desarrollo analitico del problema y analiza en detalle el caso de la empresa TMM. No se registra una critica al proceso de privatizacion de los puertos mexicanos y falta mas analisis, respecto al comportamiento de los distintos actores economicos y sociales, que concurren en el puerto lider del Pacifico. Esta tesis se complementa con la referida en el punto No 5 de este documento y que fue elaborada por Socorro Orellana.</p>
<p>23. Instituto Mexicano del Transporte."Integración Modal en el Puerto de</p>	<p>Este trabajo realizado por los investigadores C. Martner y A. Moreno desde la perspectiva geografica y de integración modal del transporte, considera los siguientes capitulos: 1. Introduccion, 2. apertura</p>

<p>Veracruz".Publicacion Tecnica No 150, Sanfandila, Queretaro, 2000, 136 pp.</p>	<p>comercial y reestructuracion portuaria en Veracruz,3. evolucion de los flujos de carga a partir de la apertura comercial, 4.cambios operativos y rendimiento portuario por tipo de carga y terminales en Veracruz, 5. Vinculacion territorial y oceanica de los flujos comerciales del puerto de Veracruz, 6. problemas de integraci3n modal por tipo de carga en el puerto de Veracruz y 7. conclusiones y recomendaciones.</p> <p>El trabajo que busca ser propositivo y sin entrar a desarrollos teoricos busca tener un contenido practico que lo lleva a plantear en las conclusiones y recomendaciones lo siguiente (pp. 105- 117):"hay limites de capacidad del puerto de Veracruz que lo lleva a explorar tres escenarios futuros: se ha sugerido construir otro en un lugar como Alvarado, otra posibilidad consiste en realizar la ampliaci3n en la localidad de Ant3n Lizardo a 30 kilometros al sur del Puerto y otra que debe evaluarse detenidamente es realizar una ampliaci3n del mismo puerto, en las zonas de reserva portuaria y ubicadas hacia el norte del puerto(p.106).</p> <p>Otro problema que se encuentra es respecto a la interfase maritimo-terrestre en el puerto. Se afirma que la eficacia obtenida en la operaci3n de la primera maniobra(de buques a patio o zona de almacenamiento y viceversa)no tiene continuidad en las siguientes fases de la cadena(p.107).El complejo circuito de las revisiones alarga el tiempo de estadia de la carga en el puerto y encarece la cadena de transporte y distribuci3n, especialmente en la mercancía contenerizada(p.108).Debido a lo anterior se recomienda establecer una programaci3n exhaustiva e indicadores de"benchmarking"en la segunda maniobra(p. 111).</p> <p>Tambien se plantea como problema la interaccion del puerto de Veracruz con los modos terrestres demostrando la debil posici3n de los autorasportistas en las cadenas de transporte del puerto de Veracruz que afecta la consolidaci3n de los flujos de carga(p. 113).Por ultimo se senala en este campo que se requiere establecer zonas de intercambio de equipo ferroviario para mejorar la conectividad entre las empresas ferroviarias y las terminales maritimas(p. 115)".</p>
<p>24. Alejandro Micco y Natalia Perez. Banco Interamericano de Desarrollo." Maritime Transports Cost and Port Efficiency". Mimeo, Santiago de Chile, March 16, 2001,50 pp.</p>	<p>En este trabajo como en la referencia No 26, los autores Alejandro Micco y Natalia Perez del BID estudian la importancia del costo de transporte maritimo y analizan la manera de reducirlo por medio de politicas economicas de ambito nacional. Se considera que la distancia es, por supuesto, el principal pero no el unico elemento que determina los costos de transporte(BID,2001:169)¹²².</p> <p>Entre las diferentes variables que afectan los costos de transporte maritimo la eficiencia de los puertos no es solo la mas importante, sino la que puede ser modificada mas directamente por la accion del gobierno. La eficiencia portuaria es tan importante que una mejora en las clasificaciones internacionales de, por ejemplo, el percentil 75 al 25, podria representar para un pais una reduccion de los costos de transporte equivalente a un acortamiento de unos 9000 Km de la distancia que los separa de sus socios comerciales(p.160).</p>

¹²² Un buen resumen elaborado por los autores y que ha servido para este trabajo aparece en: Banco Interamericano de Desarrollo (BID)."la Competitividad: el motor del crecimiento".Progreso Economico Social en America Latina. Informe 2001.Washington, DC., 2001.

	<p>“¿Afectan los costos de transporte el comercio y el desarrollo economico?.la amplia bibliografía que aplica el enfoque gravitatorio al estudio del comercio internacional bilateral revela que la distancia geografica, que se utiliza como variable aproximativa de los costos de transporte, se relaciona negativamente con el comercio y los niveles de ingreso(p.171)”.</p> <p>Dentro de los factores que explican los costos del transporte maritimo estan: las distancias, la composición del comercio, y la calidad de la infraestructura en tierra es un importante determinante del costo de transporte maritimo o terrestre.</p> <p>La eficiencia portuaria varia de un pais a otro. No es solo una mayor o menor infraestructura fisica, ya que influye tambien la calidad del entorno regulatorio e institucional.</p> <p>El documento del BID y los trabajos de Micco y Perez plantea ,siguiendo a otros autores como Baird, Estache y Carbajo, Foxley Y Mardones, Gaviria, Hoffmann, Nombela y Trujillo y Vitoria, las características de un modelo latinoamericano de manejo portuario, que incorpora la participación del sector privado en el manejo portuario(p.174).</p> <p>En síntesis el nuevo modelo latinoamericano se caracteriza por los siguientes elementos(p.176):</p> <ul style="list-style-type: none"> -en los puertos publicos, el estado es el propietario del terreno y alquila las instalaciones a operadores. La mayoría de estos puertos manejan cargas de importación, mientras que un gran porcentaje de la carga a granel pasa a traves de terminales de propiedad y administración privada. -las empresa privadas y los inversionistas extranjeros tienen la oportunidad de construir nuevos puertos. -Se han otorgado concesiones por periodos de entre 12 y 30 años, a fin de promover la inversión privada en la modernización de la infraestructura y superestructura portuaria(p.176). <p>El trabajo ilustra su desarrollo con los casos de Chile, Argentina, Brasil y Panama.</p>
<p>25. Carlos Martner y M. Aurora Moreno. Instituto Mexicano del transporte. "Tendencias Recientes en el transporte Maritimo Internacional y su impacto en los Puertos Mexicanos. Publicacion Tecnica No 162, Sanfandila, Queretaro, 2001, 144 pp.</p>	<p>En este trabajo de carácter internacional se estudian las tendencias generales que se dan en el campo maritimo y portuario y se analizan con detalle los impactos de estas tendencias en los puertos de Mexico. El documento sigue el siguiente esquema capitular: Resumen Ejecutivo,1,Globalización y cambios en el transporte maritimo internacional, 2.Cambios tecnologicos en el transporte internacional,3. Concentracion y alianzas en el transporte maritimo internacional,4. Competencia y oligopolio en el transporte maritimo internacional, 5. Reestructuración portuaria Global, 6. Los puertos mexicanos ante los cambios en el transporte maritimo internacional, 7. Conclusiones: La potencialidad de los puertos mexicanos en la red global de puertos; y Bibliografía.</p>

En el Resumen Ejecutivo se desarrollan los siguientes puntos:1)Tendencias tecnologicas en el transporte maritimo internacional,2) Alianzas y fusiones: Hacia la concentración en el transporte maritimo internacional,3) Hacia una red global de puertos,4) La Nueva Dinamica portuaria: los Transbordos,5)Los puertos mexicanos en el contexto global y 6) Conclusiones y perspectivas preliminares.

En el punto 1) se dice:”La revolucion tecnologica del contenedor y el desarrollo del intermodalismo, ha dado lugar a una de las tendencias mas significativas en el transporte maritimo internacional actual. Se trata del acelerado crecimiento del tamaño y la capacidad de carga de los buques. Dado que en el transporte maritimo internacional, las economias de escala y la velocidad con que circulan las mercancías y los equipos de transporte son elementos muy importantes, era predecible esperar que el dinamismo del contenedor empujara un cambio tecnologico en las características de los buques(p.XII)”.

“Desde fines de la decada de los ochenta cuando surgen los buques portacontenedores de cuarta generacion, llamaados Post-panamax porque sus dimensiones sobrepasan el ancho y largo de las esclusas del Canal de Panama, la tendencia al gigantismo no se ha detenido. De acuerdo a De Buen(1990),la capacidad de los Post-Panamax de la cuarta generacion fluctuaría entre 3500 y 5000 teus con una manga de 16 contenedores(p.XII)”.”Sin embargo, esta vision futurista requiere que varias condiciones previas se cumplan. En primer termino, tendria que presentarse un ciclo expansivo de largo aliento en la economia mundial y en el comercio internacional(p. XII)”.” En segundo termino, se requeriran transformaciones sustanciales en puerto, terminales intermodales y en los modos de transporte terrestres para operar de manera eficiente los enormes volúmenes de carga de las nuevas embarcaciones. En tercer termino, siempre habra que establecer una combinación o punto de equilibrio aceptable entre las economias de escala propias del tamaño de los nuevos buques y los ingresos decrecientes que supondra su operación(p.XIII).

“Hay que senalar tambien:”que el crecimiento constante del tamaño de los buques y el desarrollo de redes intermodales de alcance global esta propiciando una reorganización del sector maritimo-portuario, cuyas tendencias mas notorias son: a)mayor concentración de la actividad maritima por parte de las principales navieras y Operadores de transporte Multimodal del mundo, b) En estrecha conexión con el primer punto, se observa una expansion del alcance geografico de los consorcios maritimos y de transporte multimodal, mediante un proceso de alianzas estrategicas o fusiones de empresas, c)Formación de una red jerarquica de puertos para las lineas de servicios regulares; y d)concentración de la actividad portuaria por grandes consorcios internacionales(p. XIII)”.

En el capitulo 7 se estudiaron cinco elementos para el analisis para determinar el lugar y las potencialidades de los puertos nacionales en el concierto global. Se consideran: a) conocer el volumen y la evolucion del tamaño de los flujos, b) el segundo es determinar la característica del ambito espacial desde donde obtiene la carga el puerto, c) el tercero es determinar la ubicación del puerto en funcion de los ejes principales del comercio maritimo internacional, d) el cuarto es conocer el tipo de servicios con rutas directas e indirectas(feeders), asi como el numero de operadores integrados al puertos; y e) el quinto, analizar el nivel de integración modal del puerto con su hinterland(p. XX).

	<p>Conclusiones y perspectivas preliminares:</p> <p>1)La concentracion de la carga contenerizada en puntos especificos de los litorales nacionales es una tendencia solida que se mantendra durante los proximos anos. Es recomendable que ante la eventual saturación de terminales portuarias(caso Veracruz) se realicen ampliaciones en las zonas de reserva de los mismos puertos o en lugares cercanos(p. XX).</p> <p>2)La mayoría de los puertos tendran funciones alimentadoras dentro de la red global de puertos. Sin embargo, hay alimentadores en una situación de franco declive(Lazaro Cardenas, Salina Cruz, Tampico, Coatzacoalcos, Tuxpan)que podrian quedar excluidos de la red, si no encuentran nichos especificos en los que puedan ser competitivos, si no reestructuran sus planteamientos estrategicos de integración, asi como sus servicios y sus conexiones maritimo-terrestres(p. XXI).</p> <p>3)Hay al menos tres puertos que pueden adquirir una jerarquia mayor dentro de la red global de puertos.Tanto Altamira como Veracruz y Manzanillo, podrian alcanzar un nivel intermedio dentro de esta jearquia, como hub nacionales de concentración y distribución de carga contenerizada en los litorales del Golfo y el Pacifico mexicano. En los tres casos la generacion de carga viene dada por las diversas regiones interiores del pais(p. XXI).</p> <p>4)En este momento el puerto con mayores potencialidades para convertirse en hub regional es Manzanillo.hay varios elementos que apoyan esta afirmación. En primer lugar el puerto se encuentra en la zona de intercepción de las rutas del corredor maritimo este-oeste con las rutas norte-sur.En segundo lugar y como efecto de la primera situación,se observa una presencia mayor de rutas directas vinculadas al corredor transpacifico y tambien al transatlanico. En tercer lugar, han comenzado a recalar los buques de contenedores mas grandes registrados en las costas nacionales. La combinación de los elementos anteriores otorga a Manzanillo la posibilidad de desarrollar progresivamente actividades como centro de transbordo regional para rutas y lineas alimentadoras de Centro y Sudamerica que requieren una mayor gama de conexiones con Asia y Europa (p.XXII).</p>
<p>26. Alejandro Micco y Natalia Perez. Banco Interamericano de Desarrollo."Determinants of Maritime Transport Costs". Departamento de Investigación. Documento de Trabajo No 441, april 2002,49 pp.</p>	<p>El trabajo ya fue analizado en la referencia No 24.</p>
<p>27. Candice N.Ramsaran. "Los puertos ganadores y la desvinculacion territorial: el caso del puerto de Veracruz y el territorio veracruzano (1988-1998).Tesis de</p>	<p>Esta tesis de Maestria tiene el siguiente contenido: I. Introduccion ; cap 1: marco teorico del tema, Cap.2 Tendencias portuarias a Nivel Mundial ,de America Latina y Mexico; Cap. 3 :el puerto de Veracruz; Cap.4: La desvinculacion del puerto de Veracruz con el territorio veracruzano, Conclusiones y Bibliografía.</p> <p>Resumen: En esta investigación el puerto de Veracruz se destaca en el sistema portuario mexicano como:</p>

Maestria. Universidad Autonoma del Estado de Mexico. Toluca, Mexico, junio de 2001. 117 pp.

"ganador", concentrando la gran parte de los flujos de carga contenerizada de y hacia el pais. Veracruz es el puerto principal que conecta los ambitos productivos concentrados en la zona central de Mexico(zona con mayor aporte al PIB nacional)con los nodos de la red global. La aplicación de la politica de apertura comercial en Mexico, ha llevado a la modernizacion de las operaciones portuarias para facilitar los flujos de mercancías. Considerado anteriormente un'puerto negro", Veracruz se articula con cada vez mas intensidad a los ambitos productivos ubicados en el valle de Mexico que con el territorio veracruzano. Esta tesis estudia el proceso de desvinculacion territorial entre este puerto y el estado de Veracruz, aplicando la vision de los"espacios de flujos" para demostrar que hay una articulaci3n mas solida entre los espacios ganadores (integrados a las cadenas productivas a nivel global)ya que responden a la misma vision empresarial".El Puerto de Veracruz no puede articular el territorio donde se asienta ya que constituye un espacio"perdedor" controlado por condiciones locales y sin un sistema productivo con una orientaci3n hacia el exterior."las operaciones del puerto ganador excluyen a estos espacios aunque son cercanos, mientras privilegian a otros mas remotos, pero que si cuentan con las condiciones productivas adecuadas para su inserci3n en las redes globales.

La hip3tesis de trabajo dice (p.2):"El Puerto de Veracruz, a pesar de ser un puerto ganador a nivel nacional, no se relaciona directamente con su territorio, articulando solamente los espacios ganadores, lo que lleva a sugerir un proceso de desvinculacion territorial en el estado de Veracruz".Esta hip3tesis se puede explicar a la luz de estos aspectos siguientes:

-El concepto de contiguidad fisica es relativo, porque el puerto se observa relativamente desvinculado de la ciudad debido a diferentes dinamicas y velocidades.

-Sobre la base del mejoramiento de la conectividad del puerto con espacios dentro del territorio mexicano y a nivel internacional, el Puerto de Veracruz ha podido ampliar su hinterland (zona de influencia interior) y foreland(zona de influencia exterior), presentandose en este caso una articulaci3n con redes nacionales e internacionales ligadas exclusivamente con el comercio exterior.

-"En virtud de esto, el puerto puede sostener relaciones muy estrechas con los puntos mas alejados, pero que cuentan con un alcance global, las condiciones productivas y la infraestructura que facilitan los flujos a traves del puerto. Los espacios mas cercanos fisicamente al puerto y que no cuentan con estas condiciones se ven mas"alejados" de las operaciones del puerto en contraste con los lugares remotos del mundo. Por esto, se habla en el trabajo de la dicotomia entre la inclusi3n y exclusi3n de los beneficios del crecimiento(p.2)"

Objetivo principal: "Demostrar que el puerto de Veracruz es un puerto ganador que se vincula solamente con los espacios ganadores, excluyendo de esta forma los espacios perdedores (p.5)".

El capitulo IV, uno de los capitulos mas importantes de la tesis, desarrolla los siguientes puntos (pp:73-99): A. El estado de Veracruz: un espacio perdedor de Mexico desarrollando los siguientes secciones: i)la marginalidad, ii) Baja productividad, iii)Ingresos, iv) Emigraci3n; B. Las redes del estado de Veracruz: ¿nodos ganadores y espacios perdedores?;C. Cadenas productivas y flujos comerciales en el puerto de Veracruz(1988-1998); D. Indicadores de concentraci3n, E. El caso de la zona urbana de la ciudad de

	<p>Veracruz: Otra velocidad y dinamica?; F. Ciudad Industrial Bruno Pagliai: nodo conectado al espacio de flujos por el puerto de Veracruz; G.Antagonismo entre el espacio de flujos y el espacio de lugares.</p> <p>En suma, la tesis concluye en que el puerto de Veracruz en un puerto ganador en el contexto de los puertos de Mexico(p. 100). Es el puerto lider en el movimiento de contenedores a nivel nacional, aunque la carga que exporta proviene de su zona de influencia, que abarca principalmente la region central de Mexico, Puebla y el estado de Veracruz. Se conecta con su hinterland mediante un sistema ferroviario y una red de carreteras que le garantizan una conexión con los ejes troncales del pais, ligando el puerto de Veracruz con los centros de producción mas importantes en su zona de influencia interior. El puerto de Veracruz mantiene un trafico de altura con 26 paises.(p.100).”Se destaca tambien como ganador por atraer varios actores importantes en las operaciones portuarias. Cuenta con 36 lineas navieras con operaciones en 38 paises, entre ellos los transportistas maritimos mas importantes en el movimiento de contenedores. Hay 119 agentes aduanales que atienden tramites asociados con los flujos de mercancías. En los alrededores del puerto se concentran 116 empresas de autotransportes, lo que indica la presencia de infraestructura terrestre que facilita el movimiento rapido de mercancías que arriba y salen al puerto(p.100).Pese a lo anterior:”al final de cuentas el estado de Veracruz se destaca como espacio perdedor a pesar de contar con el puerto ganador de Mexico. El estado en gran medida no tiene un sistema productivo que le haga competitivo a nivel global. Comparada con los ejes de la economia mexicana(Jalisco, Monterrey y el centro del pais),la producción de Veracruz queda desarticulada de las redes productivas globales(p.101).”Hay dos velocidades en la zona urbana que rodea el puerto que provoca un antagonismo entre las actividades del puerto y la ciudad, generando una relacion conflictiva entre el puerto y la mancha urbana como se demostro en la zona norte, donde los residentes estan inconformes con la presencia de trailers(p.102)”.</p>
<p>28.Juan N. Ojeda C.”Los puertos y el Desarrollo regional de Mexico: ¿entre la teoria y la realidad?.UNAM. Facultad de Economia, Numero 305, marzo 2002, pp18-28.</p>	<p>Este articulo de contenido teorico y metodologico propone estudiar a los puertos ganadores y perdedores, como fenómeno general, y el estudio de los puertos del sureste (del Istmo de Tehuantepec) como aspecto puntual, develando una inquietud no solo por los movimientos comerciales que tiene los puertos de Mexico, sino por una preocupación que esta subyacente: saber de que forma el impacto de un mayor crecimiento de las empresas portuarias conocidas como APIS, pueden repercutir en mayor o en menor medida, en el ingreso y el bienestar de los habitantes de las ciudades y puertos de Mexico. Esta consideración parte del supuesto que generalmente los puertos “olvidados” de Mexico se ubican en regiones atrasadas y que, por tanto, el desarrollo regional de esas zonas se vuelve la asignatura pendiente de un pais que aspira a un desarrollo general para todos, precisamente porque la globalización o mundializacion aplicada, no conduce al desarrollo igualitario sino a acelerar una exclusión que es pernicioso desde cualquier perspectiva que se analice (p.23).</p>
<p>29. Carlos Martner.”Redes multimodales y articulación territorial del puerto de Guaymas. Region y Sociedad.</p>	<p>Siguiendo el esquema conceptual de C. Martner, antes citado, en este articulo se prueba que la apertura comercial y la globalización de los procesos productivos han afectado notablemente el desarrollo de los puertos mexicanos, asi como sus formas de articulación territorial. Pocos presentan un notable</p>

<p>Revista de el Colegio de Sonora. Vol. XIV. No 23, enero-abril de 2002, pp. 3-42.</p>	<p>dinamismo, mientras que la mayoría muestra cuadros de contracción en los flujos y desestructuración de su vínculos espaciales previos. En ese contexto, el artículo tiene por objetivo conocer, en una primera aproximación, el impacto de la creación de redes multimodales en las formas de articulación territorial de un puerto que tradicionalmente ha tenido una fuerte presencia regional en el noroeste de México, como es el caso de Guaymas, en Sonora (p.3). Desde la perspectiva empírica, se analiza la problemática que enfrenta el puerto para articular en redes multimodales eficaces las cadenas de productos tradicionales en el noroeste de México, así como las cadenas de bienes intermedios de las industrias más dinámicas y globalizadas de la región. Desde la perspectiva teórica y conceptual, se pretende contribuir al estudio de la desestructuración de los territorios-zona(Veltz,1994) o “espacios de lugar” (Castells,1996), caracterizados por relaciones de proximidad, de continuidad y de relativa cohesión interna, debido a la emergencia del llamado “espacio de flujos”(Castells,1996), propio de la actual fase de globalización de los procesos productivos y sociales, caracterizados por una integración discontinua, fragmentada y selectiva del territorio, que se apoya en nodos y redes de gran alcance(p.4).</p> <p>El trabajo estudia las rutas marítimas y redes multimodales en el Puerto de Guaymas investigando :las rutas marítimas y rutas terrestres en la formación de redes, las rutas marítimas y articulación territorial, y los problemas de integración de redes multimodales en el puerto de Guaymas con el estudio de: la cadena del cemento, la cadena del concentrado de cobre, la cadena de fertilizantes, la cadena de granos y la cadena de fluidos. El artículo finalmente propone:”una nueva articulación regional de las redes multimodales en Guaymas, indicando que(p.39):” En definitiva, Guaymas presenta un vínculo territorial similar al de otros puertos del litoral, esto es, básicamente costenero a su región inmediata. Los cambios territoriales son puntuales y el control espacio temporal de las redes es menos exhaustivo que en la producción sin inventarios(flexible),aunque algunas cadenas de productos tradicionales de la región han ajustado sus ritmos y tiempos de producción- distribución a los requerimientos de redes globalizadas. En estos procesos se perfilan incipientemente características propias del espacio de flujos, es decir, del espacio fragmentado y articulado por nodos y redes que, en el caso en cuestión, se manifiesta sobre un ámbito regional acotado y menos disperso. Y es que las redes, según Stoper y Harrison(1994),pueden articularse tanto en la cercanía como en la larga distancia(p.39)”.</p>
<p>30. Carlos Martner y Aurora Moreno. “The Restructuring of Mexican Ports and Modal Integración of Transport in Mexico”. Ponencia presentada en IAME Panama 2002 Conference Proceedings. Panama. 13-15 de noviembre 2002. Una versión corregida y actualizada de este trabajo aparece en: Notas. IMT, No 88 de octubre del 2004 firmado</p>	<p>El presente artículo tiene el doble objetivo de realizar, por una parte, una evaluación sintética de la reestructuración portuaria en México, después de diez años de vida, y por otra detectar los temas pendientes en torno a la integración logística de las redes de transporte, dada su relevancia para el desarrollo portuario nacional.</p> <p>En una evaluación sintética después de diez años del proceso de reestructuración portuaria en México destaca: el acelerado crecimiento de los flujos de carga, la concentración portuaria en México, las inversiones privadas en puertos, las maniobras de carga y descarga de buques y el intermodalismo y desarrollo logístico en los puertos mexicanos(con una falta de integración logística del nodo portuario, con los modos de transporte terrestres).</p>

por los mismos autores y con el título: "Reestructuración Portuaria e Integración Logística de los Puertos Mexicanos".15 pp.

"El acelerado crecimiento del movimiento de carga marítima ha tenido un efecto desigual en los puertos mexicanos. Una característica adosada a la reestructuración y privatización portuaria en México ha sido la concentración de los flujos de mercancías y de las inversiones en unos cuantos: "puertos ganadores". Este proceso ha sido particularmente rápido en la década de los noventa (p.4)".

"En 1990, los cinco puertos más grandes del litoral del Pacífico mexicano manejaron el 78 % de la carga no petrolera. En el año 2003, solo dos puertos, Manzanillo y Lázaro Cárdenas, movieron el 77 % de los flujos comerciales no petroleros del litoral del Pacífico. En 1990, los principales seis puertos de carga no petrolera manejaron el 78 % de las mercancías, solo los tres más grandes (Veracruz, Altamira y Tampico) concentraron ese porcentaje (p.4).

"En el caso de los contenedores la concentración es todavía mayor. En el año 2003, en el Golfo y Caribe de México se observa una concentración importante de los flujos de contenedores en solo dos puertos: Veracruz y Altamira. El primero movió el 62.8 % de los contenedores (medios en TEUs) y el segundo el 28.2 %. Entre ambos concentran el 91 % de este tipo de carga en el litoral del Golfo (p.5).

El Pacífico mexicano presenta una reordenación de flujos con índices de concentración todavía más pronunciados en el movimiento de contenedores. En el año 2003, solo un puerto atrajo el 91.5 % de los contenedores del litoral. Se trata del puerto de Manzanillo, ubicado en las costas del estado de Colima. En este contexto, Guaymas deja de mover contenedores en los años noventa, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz sufren una fuerte caída y solo Mazatlán logra aumentar su participación relativa, aunque representa una porción todavía pequeña (p.5).

"Este proceso de concentración difícilmente puede eludirse, en la medida en que representa una tendencia secular de la economía capitalista globalizada (pp.5-6)"

En el tema de la inversión privada en puertos se afirma; "después de la creación de las APIS, iniciada en 1994, se produjo una masiva incorporación de capital privado en los puertos nacionales, los volúmenes de carga crecieron rápidamente y la operación de las terminales alcanzó rendimientos en la carga y descarga de buques. Sin embargo, los agentes privados concentraron su inversión en pocos puertos considerados de alto potencial, tales como Veracruz, Altamira y Puerto Progreso, en el litoral del Golfo de México, y Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Ensenada, en el litoral del Pacífico (p.7).

De acuerdo a datos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, en los últimos cinco años (1995-2000) la iniciativa privada invirtió 1509 millones de dólares en la adquisición de infraestructura portuaria, la construcción de terminales especializadas, la adquisición de equipo de alto rendimiento y la implantación de sistemas modernos para el manejo y la comercialización de las cargas. En el mismo periodo, las APIS invirtieron 330 millones de dólares en infraestructura portuaria y urbanización de nuevas áreas para muelles, terminales, zonas de almacenamiento, etc (puertos, 2001) (p.7).

El reporte consultado también revela un incremento sustantivo en el número de empleos directos

	<p>generados por los puertos nacionales. Entre 1994 y 2000, se paso de 12,092 personas empleadas a 18,416, lo cual representa un 52 % de crecimiento(p.7). "Hay evidencias del vertiginoso crecimiento del numero de empresas privadas que prestan servicios de diversa indole en los puertos nacionales. En 1994 habia registradas solo 150 empresas concentradas en los servicios tradicionales como el avituallamiento, el suministro de combustibles y la reparacion de embarcaciones. En el 2000, habia 1,004 empresas registradas en una variedad mucho mayor de giros, desde las actividades tradicionales hasta los modernos servicios, como los sistemas informaticos y de comunicaciones, relacionados con las nuevas terminales especializadas y las redes de transporte multimodal(p.7)".</p>
<p>31. Jan Hoffman."La globalización y la competitividad del sector marítimo portuario de México". Mimeo, noviembre de 2002, 42 pp.</p>	<p>En este trabajo cuya version corregida fue presentada en Colima, en octubre del 2003 el autor divide su ponencia en las siguientes partes: Resumen, Introducción: negocios globalizados en una economía globalizada, I. Transporte marítimo y su relevancia para la globalización, II. Globalización y su relevancia para el negocio marítimo y IV, Resumen y conclusiones; y Bibliografía.</p> <p>En la parte introductoria del trabajo se define que la globalización es simplemente un concepto que describe una tendencia en el comercio internacional que significa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) que el comercio internacional crece mas rapidamente que el PIB mundial, y b) que este comercio no es solamente en bienes y servicios terminados sino cada vez mas componentes y servicios usados dentro de los procesos de producción globalizados <p>Hofmann(p.7): considera que el transporte es uno de los cuatro pilares de la globalización. Junto con las telecomunicaciones, la liberalización del comercio y la estandarización internacional, la mayor eficiencia en servicios de transporte marítimo ha hecho mas facil comprar y vender bienes comercializables, materias primas y componentes casi en cualquier parte del mundo.</p> <p>El autor considera:"A pesar de todos los titulares y revuelos políticos que rodean a la Organización Mundial de Comercio(OMC),el NAFTA y otros acuerdos comerciales, la fuerza real que maneja la globalización es algo menos visible: los costos decrecientes del transporte internacional(The Journal of Commerce,15 de abril de 1997)(p.8)".</p> <p>Senala tambien como lo presenta en otros documentos consultados que(p.8):"Al mismo tiempo, el propio negocio marítimo es probablemente la industria mas globalizada. La mayor parte del transporte marítimo se realiza entre dos o mas países y los proveedores de servicios no suelen ser del mismo país de donde se esta moviendo la carga"."De hecho, una simple transacción comercial puede involucrar fácilmente gente y propiedad de una docena de diferentes países"."Un buque griego, construido en Corea, puede ser alquilado a un operador danés, quien emplea marinos filipinos via un agente de tripulación de Chipre, tiene el buque registrado en Panama, asegurado en Inglaterra, y transporta carga hecha en Alemania en el nombre de un freight forwarder suizo desde un puerto holandés a México, mediante terminales que son concesionados a operadores portuario de Hong Kong y Australia (p.8)".</p>

En el punto I. B de su trabajo discute el autor los modelos del comercio internacional. Afirma(p.15):"Que las nuevas contribuciones en la post segunda guerra mundial incluyen la teoria del ciclo de vida de productos de Vernon a mediados de los sesenta, la nueva teoria de comercio de los ochenta(Krugman 1981,Lancaster 1980) y la teoria de comercio de ventajas competitivas de Porter. La teoria del ciclo de vida de productos explico los patrones de comercio internacional de los sesenta cuando los Estados Unidos dominaba la economia mundial y la mayoría de los productos eran hechos en esos pais (Vernon y Wells 1986)(p.15)".

"La nueva teoria se basa en los crecientes retornos de especialización que surgen en una industria cuando esta caracterizado por altas economias de escala. La presencia de tales economias de escala en la produccion llevaria a la existencia de un numero limitado de actores globales en el mercado, Aquellas firmas que llegan primero y pueden establecerse se benefician de economias de escalas, creando de facto barreras de entrada para otros(p.15)".

La teoria de la ventaja competitiva nacional de Porter postula la existencia de un diamante que consiste de dotacion de factores, condiciones de demanda, industrias relacionadas y de apoyo, estrategias de firmas, estructuras y competencia(p.16).El diamante sera favorable cuando los cuatro componentes esten en su lugar, junto con un elemento de suerte y politicas de gobierno favorables como fue el caso de la industria automotriz japonesa en los ochenta(Porter 1990)(p.16)".

Respecto a la relacion entre crecimiento economico y transporte afirma que es bastante compleja y los impactos de los cambios fueron y aun son dificiles de medir. Algunos de los resultados medibles de las inversiones en infraestructura no fueron muy alentadores y hasta contrarios al impacto deseado y esperado. Por ejemplo, si las importaciones en un momento llegaron a ser mas competitivas, las inversiones portuarias llevaron al cierre de las industrias locales (Pedersen,2001, Hilling 1996,Simon 1996)"(p.16).

"El documento es bastante completo ya que no solo estudia el comercio y transporte como una relacion mutua sino tambien estudia la globalización y su relevancia para el negocio maritimo mostrando los aspectos de concentración al decir(p.24):" a medida que se especializan los paises aumenta la participación comercial de los actores principales(Hoffmann,1998)".Entre enero 2001 y 2002,la participación de Panama en la flota mundial ha crecido de 21 % a 22%.Maersk-Sealand ahora controla el 11 % de la capacidad de transporte de contenedores mundial comparado con un 6 % para Maersk en 1997. Las cuatro naciones asiaticas que proporcionan el 40 % de tripulacion mundial en el ano 2000, se espera que proporcionen el 48 % en 2005(p.24)".

El trabajo ademas estudia a las naciones maritimas planteando un analisis desde el punto de vista de las relaciones internacionales, analiza la marina mercante de Mexico que tenia al primero de enero de 2002 solo dos buques mayores de 300 GT que se registraron como pedidos en los astilleros mexicanos y estudia un aspecto a veces olvidado y que tiene que ver con los aspectos del cabotaje maritimo, la ubicacion de los puertos hub, y la promocion del comercio exterior (pp. 34 y siguientes).

	<p>“En el resumen y conclusiones la propuesta numero 7)afirma que:”una promocion del cabotaje maritimo ayudaria al desarrollo portuario.”Tanto los usuarios del transporte, como tambien los puertos mexicanos podrian tener un interes en reformar el cabotaje maritimo mexicano para si facilitar una mayor conexión con las redes globales de transporte (p.38)”.</p>
<p>32. Lorena Alcazar y Rodrigo Lovaton.”La Concesion de los puertos en el Peru: ¿Quien gano y quien perdio con la concesion del puerto de Matarani?.Consortio de Investigación Economica y Social. GRADE. Informe Final, Lima, septiembre ,2003, 101 pp.</p>	<p>Este trabajo presenta el siguiente contenido:1, Introducción,2.Antecedentes, 3. El sector portuario y su regulacion, 4.Marco Conceptual y metodología, 5.El contrato de Concesion, 6. Evaluacion de la concesion del puerto de Matarani y 7. Bibliografia y anexos.</p> <p>El objetivo del estudio fue analizar las características del proceso de concesion del puerto de Matarani(En el sur del Peru, en Arequipa), estimar su impacto en la economia e identificar las implicancias para la concesion de otros puertos del pais. Con este fin se examinara si existe evidencia que respalde la idea de que el puerto se encuentra operando de mejor manera luego de su entrega al sector privado, se realizara una medicion del impacto producido sobre el bienestar de los grupos involucrados y se analizara el modelo de concesion utilizado en el puerto de Matarani.</p> <p>“El analisis debe ser enmarcado en el contexto de liberalizacion comercial y apertura al exterior adoptadas en los ultimos anos en las diferentes latitudes del planetas que ha generado que los costos de transporte, constituyan un factor cada vez mas importante para el desarrollo del comercio internacional y la mayor competitividad de una pais. La eficiencia portuaria constituye un importante componente de la determinación de los costos de transporte y, de esa manera, de la competitividad del pais(p.4)”.</p> <p>La pregunta relevante de todo el trabajo es: quienes ganaron y quienes perdieron por la entrega de la infraestructura a la administración del sector privado?</p> <p>El efecto total sobre el bienestar es positivo y se estima en aproximadamente 48 millones de soles(catorce millones de dolares)(considerando solo una parte del periodo total de la concesion). A pesar de las opiniones en contrario, el Gobierno habria resultado beneficiado, no solo por el pago inicial y los pagos periodicos derivados del contrato(los cuales han compensado por la perdida de ingresos derivados de la operación de la empresa),sino por la mayor recaudación generada. Asi, el Gobierno habria sido beneficiario en el neto de alrededor de 20 millones de soles. El concesionario tambien resulto ganador, gracias a las utilidades obtenidas de la operación del puerto (aunque la magnitud que muchos senalan, ya que es necesario deducir la contraprestación entregada al gobierno).La operación del puerto habria significado para el concesionario un beneficio aproximado de 11.2 millones de soles. Finalmente, los consumidores (usuarios finales de la infraestructura) ganan por la eficiencia y calidad en la prestación de servicios. En este caso particular no fue posible cuantificar efectos tales como al reduccion de costos asociada al incremento en el rendimiento de carga y descarga o la mayor calidad de los servicios. Sin embargo, considerando solo el cambio en el excedente del consumidor producto de la concesion, este grupo recibe una cantidad equivalente a unos 17 millones de soles(p.79)”.</p>

	<p>Finalmente dice los investigadores que son partidarios de la privatización: "Una concesión, definitivamente, genera ganadores y perdedores, la idea es como hacer que los efectos negativos sean mínimos (compensando a quienes resultan perjudicados o a través de mecanismos que reduzcan el grado de perjuicio) y que el neto sobre la sociedad sea el mayor posible (p.80)".</p>
<p>33. Alfred J. Baird. "Estrategia mundial en el sector marítimo: perspectivas para el sector naviero y portuario". Inter American Comité On ports (CIDI/CIP/inf.1/03), Mérida, septiembre 9 al 13 de septiembre de 2003.</p>	<p>El trabajo de Alfred J. Baird tiene el siguiente esquema de desarrollo: 1. Introducción, 2. Globalización, 3. Dinámica del transporte marítimo en buques de línea, 4. Dinámica de las compañías navieras, 5. Dinámica de los puertos de mar y 6. Conclusiones y referencias.</p> <p>Esta ponencia empieza definiendo estrategia que: "significa desarrollo de empresas a través de un crecimiento orgánico, adquisiciones, fusiones o alianzas, creación de nueva capacidad o de hecho una combinación de esos factores". El éxito implica buscar bajos costos y una gran eficiencia". La esencia de una estrategia mundial según Baird consiste en la capacidad de mirar al mundo (o a las regiones más importantes del mismo) como un mercado único.</p> <p>Las empresas internacionales procuran aplicar una estrategia mundial buscando ventajas competitivas realizando actividades en los lugares más apropiados (y en el número óptimo de ellos) (p. 3).</p> <p>Pueden lograrse bajos costos a través de economías de escala en materia de producción, logística y/o comercialización. En materia de transporte marítimo de contenedores existen pruebas de que pueden lograrse considerables economías de escala aumentando el tamaño de los buques, y colocando pedidos en navíos y flota de contenedores de mayor porte. También pueden lograrse bajos costos a través de economías de alcance, como la consistente en compartir activos físicos (por ejemplo terminales), nombres comerciales y/o relaciones externas entre diferentes empresas y mercados (las fusiones de líneas, por ejemplo, han reducido el costo de representación local). No obstante, el logro de una mayor eficiencia depende de la capacidad de transferir, compartir y desarrollar conocimientos, experiencia, incluida experiencia técnica, de una parte de la organización a otras a escala mundial (Prahalad y Hamel, 1990). (p.4).</p> <p>La competencia mundial puede revelar asimetrías en cuanto a dotación de aptitudes de las empresas. En esencia, la colaboración puede brindar la oportunidad de que un asociado aproveche las aptitudes del otro, mejorando así su situación dentro y fuera de la alianza (Contractor y Lorange, 1988). En la alianza inicial entre Maersk y Sea-Land, Maersk se vio beneficiada por las amplias capacidades de terminales e intermodales de Sea-Land, en tanto que Sea-Land procuraba beneficiarse con la amplia flota de transporte marítimo de Maersk y con una más amplia red mundial de servicios (p.4).</p> <p>Sobre las dinámicas de los puertos de mar (punto 5, de la ponencia) Baird demuestra una cambiante posición institucional de los puertos de mar, hay objetivos y método de la privatización de los puertos ya que de acuerdo a un estudio sobre privatización llevado a cabo en los 100 principales puertos de contenedores se desprende que los principales fines de la privatización de los puertos consisten en</p>

	<p>reducir los costos portuarios y lograr una mayor eficiencia(según lo manifestado por el 50 % de los puertos),ampliar los negocios y reducir la dependencia de las inversiones del sector publico(Baird,2002).Un tercer punto es el estudio de la evolución de los operadores de terminales mundiales. Los 60 puertos de contenedores mas grandes del mundo manejaron aproximadamente un millon de teus en el ano 2002.El sector privado controla una capacidad mayor(90%).La proporcion de los operadores globales en la capacidad mundial de terminales de contenedores aumentara según una tasa media anual del 6.6 % por ano entre 2002 y 2008, en tanto que el crecimiento previsto del resto de las terminales del sector publico es mucho menor(3 % anual).</p>
<p>34. Ricardo Sanchez. CEPAL." Puertos y transporte Maritimo en America Latina y el Caribe: un analisis de su desempeno reciente. Santiago de Chile, diciembre del 2004,79 pp.</p>	<p>Este documento de carácter economico y coyuntural de la CEPAL presenta el siguiente indice: Resumen, Introducción, I. Los Puertos, II. Reformas portuarias en America latina, III. Oferta y demanda de servicios martimo, IV. Fletes Maritimos, V. Construccion Naval,Vi. Situación de las banderas de America Latina y el Caribe, VII. Proteccion y seguridad maritima y portuaria, VIII. Operaciones del Canal de Panama y IX. Sintesis y conclusiones.</p> <p>En el ano 2003 el sector maritmo y portuario acompaño la tendencia general positiva, superando en la mayoria de los casos la tasa de crecimiento del PIB regional. El volumen operado en cargas generales por los puertos de la region crecio un 8.6 %.(p.9).</p> <p>De acuerdo a información recogida para 343 puertos de todo el mundo en el ano 2003 se movilizaron poco mas de 291 millones(de teus)de unidades equivalentes a un contenedor de 20 pies(p. 13).Mexico represento el 0.58 % de todo el movimiento portuario de carácter mundial.</p> <p>Los puertos mas grandes para el 2003 fueron el puerto de san Juan con 1.67 millones de teus y el segundo lugar lo obtuvo santos con 1.56 millones de teus, luego siguió el area portuaria(con todas sus terminales)de Colon de Panama con 1.51 millones de teus.</p> <p>En el mundo los diez primeros puertos fueron encabezados por Hong Kong y Singapur. Luego sigue Sanghai, Shenzhen y Pusan.</p> <p>La experiencia recogida en las reformas portuarias de America Latina nos trea los problemas(p.19-20):</p> <ul style="list-style-type: none"> -las reformas aun las exitosas raramente han sido concebidas en el marco de una planificacion general del transporte y la logistica en los paises. -Existe un déficit casi generalizado en materia de reconversión de las autoridades portuarias. -Algunas autoridades pueden aparecer inoperantes -En muchos lugares la reforma portuaria se ha centrado casi exclusivamente en la paractica del conecionamiento o autorización de nuevas iniciativas.No se ha resueltos puntos criticos relativos a: accesos, conexiones con al infraestructura de transporte y logística, la relacion con las ciudades,el cuidado ambiental y la situación de los puertos que no resultan atractivos a la inversion privada. -Hay deficiencia en la distribución de los riesgos y persisten incertidumbres judiciales.

	<p>-pese a las políticas en materia de defensa de la competencia no se han considerado los eslabones previos o posteriores lo que pone en riesgo los beneficios logrados.</p> <p>-los mecanismos de valuación de activos concesionados no han sido los más eficaces, hay diferencias y distorsiones en las prácticas de precios de los servicios concesionados.</p> <p>-sigue pendiente una reforma de fondo de la normativa aduanera.</p> <p>Debido a lo anterior se establece una serie de recomendaciones que llevarían a un cambio en las reglas de juego de la competencia interportuaria en la región y con respecto al resto del mundo (p.20).</p> <p>El trabajo con gran información cuantitativa prueba las variaciones en la oferta y la demanda de transporte marítimo.</p> <p>Analiza también los fletes marítimos y las causas de los aumentos de los fletes, revisa aspectos de construcción naval, la situación de las banderas de las flotas navieras, y estudia los aspectos actuales de protección y seguridad marítima y portuaria y termina presentando las operaciones del Canal de Panamá. En el canal de Panamá se registraron el tránsito de 11,725 transitos de buques de alto calado con un promedio de 32.1 transitos por día. Se movieron en total 242.7 millones de toneladas netas por el 2003. Se recaudaron 666 millones de dólares en el 2003 por conceptos de peaje. Respecto a la carga contenedorizada en el año fiscal de 2003 se manejaron un volumen total de 47 millones de toneladas. Esto representa el 24.9 % del total de carga reportado por el Canal.</p>
<p>35. Silvia Gorenstein. "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 2005, pp.1-24.</p>	<p>El trabajo de la autora sigue los siguientes puntos: Resumen, 1. Introducción, 2. Tendencias del escenario portuario contemporáneo, 3. Contexto y normativa de la privatización portuaria argentina, 4. Los puertos de Bahía Blanca y Rosario después de la reforma, 5. Reflexiones finales, y 6. Referencias bibliográficas.</p> <p>En resumen este artículo examina la estructura institucional-regulatoria resultante de la privatización portuaria efectuada en Argentina durante los años noventa, en el marco de las transformaciones sectoriales a escala mundial y del adamicamiento conceptual que, sostiene nuevos formatos institucionales para reemplazar el rol antes desempeñado por el Estado nacional. ¿Cómo funciona la nueva institución portuaria, con parcelas de poder compartidas entre el sector público y los segmentos privados involucrados en la actividad?. ¿En qué medida esta institucionalidad ha operado sobre las condiciones de gobernanza local?. Desde estos interrogantes centrales, el artículo se focaliza en las experiencias de los puertos de Bahía Blanca y Rosario, analizando las implicancias de una reconfiguración institucional modelada por la valorización del capital privado y medida por el ejercicio de un poder público compartido entre dos niveles territoriales (provincia-municipio) de aquí se infieren temas que replantean la visión del puerto como fuerza propulsora del desarrollo económico territorial, y que se discuten revisando la naturaleza de los vínculos ciudad-puerto y los alcances de su proyección en la economía local desde la reforma (pp.1-2).</p> <p>En el punto 2: Tendencias del escenario portuario contemporáneo desarrolla las siguientes secciones: 2.1 Globalización, innovaciones y cambios tecnológicos, 2.2 comunidad portuaria, puerto-</p>

empresa y governance en la ciudad-puerto, y 2.3 cambios en las coordenadas regulatorias.

La investigadora Gorenstein analiza que en las dos ultimas decadas se han producido transformaciones en el transporte maritimo y los sistemas portuarios que incluyen las siguientes fuerzas y elementos mas significativos:

- la creciente globalizacion de la producción y los mercados, proceso liderado por los grandes conglomerados multinacionales. Se observa que los flujos entre Asia-America del Norte superan a los del Atlantico Norte(entre Europa y Estados Unidos), mientras que los intercambios entre los paises asiaticos poseen un dinamismo superior al de las lineas entre Europa y Asia.
- La introduccion del container se encuentra en el centro de los cambios tecnologicos del transporte fluvial-maritimo y constituye la base del desarrollo del transporte multimodal.
- Se consolida una elite de grandes puertos concentradores (hub ports).
- Hay una tendencia a la baja en los costos del transporte maritimo por la disminucion de los salarios y la mano de obra necesaria en la navegacion y actividad del puerto.
- Nuevos modelos de gestion en los puertos comerciales, con modalidades de coordinacion entre etapas y agentes mas estrechas.

“Resumiendo, cinco aspectos interrelacionados resultan en el actual contexto sectorial: innovaciones tecnologicas y organizacionales; especialización y adaptación del equipamiento a las nuevas tendencias de los buques y exigencias de los cargadores en materia de prestaciones portuarias; amplificación de servicios y cambios en la gestion logistica; surgimiento de nuevos agentes y centros de control del sistema portuario mundial; profundizacion de la competencia Inter-portuaria y desaparición o declive de numerosos puertos comerciales, que deriva en el aumento de la concentración economica en la estructura portuaria Internacional(p.4)”.

En el punto 2.2. : "el enfoque del puerto como puerta de entrada es reemplazado por una concepción mas amplia y flexible del puerto como espacio abierto de negocios industriales, comerciales y de servicios, lo cual plantea nuevas perspectivas analiticas en torno a las interrelaciones puerto-ciudad": "Estas ideas, ampliamente difundidas a traves de estudios academicos, congresos y lineamientos propuestos desde organismos internacionales. Estimulan formaciones meso-politicas y economicas adaptadas a la nueva construccion institucional que involucra al puerto y las ciudades portuarias. Tres categorías analiticas pueden asociarse a estas formulaciones(p.5):

-comunidad portuaria. Alude a una configuración institucional intermedia entre el mercado y la empresa. "la comunidad portuaria es en la practica la alianza de todos los principales grupos de la zona portuaria, en el que los distintos grupos defienden sus intereses y promueven y coordinan su actividades. Baudouin(1999) extiende este concepto, de origen esencialmente portuario, a la ciudad." Cada firma en la ciudad portuaria tiene evidentemente sus propios intereses, a veces perfectamente contradictorios a los sus vecinas". "Mas, por otro lado, todas tienen interes en hacer que el puerto atraiga mas trafico." Cooperar hace claramente que cada una pueda aportar un máximo de plus-valor a los flujos que no conseguirian atraer solas (p. 34)".

-la noción de comunidad portuaria esta estrechamente vinculada a la nueva concepción puert-empresa.

-la organización territorial del puerto opera como una fuerza productiva a través de recursos, infraestructuras y externalidades específicas. En tal sentido, se difunde el concepto de plaza portuaria (UNCTAD, 1992 b), como ámbito en el que se desarrollan actividades que contribuyen al funcionamiento del puerto (aduana, administración, empresas de mantenimiento, bancos, agencias de seguros, etc) y como interfase donde la ciudad y el puerto deben asociarse para trabajar juntos (p. 5)".

La autora coincide con otros autores cuando afirma (p.6): "un rasgo clave de la nueva arquitectura organizacional es que ella tiene lugar en una red global donde algunos puertos operan como nodos o hubs centrales".

En el punto 2.3 de cambios en las coordenadas regulatorias se menciona: "las experiencias internacionales, particularmente la de los países desarrollados muestran diferencias en los formatos institucionales adoptados para el ejercicio de la autoridad y administración del puerto. Como señala Porto (1999), no hay un formato estándar de gestión portuaria, dado que ellas reflejan, en buena medida, la forma de constitución de poder de sus sociedades; en países donde se destaca el poder público, como el caso europeo, los puertos poseen administraciones públicas insertas en la estructura de poder local; hay diferencias y diversidad en Estados Unidos, mientras que en Inglaterra predomina el criterio de administración privada. Así, las modalidades varían desde la concepción ultra-liberal inglesa, con puertos administrados por entes privados y autónomos, hasta el llamado modelo latino o mixto, propio de todos los países del Mediterráneo, donde los puertos son estructuras públicas generalmente gestionadas en el ámbito local y regional, sobre las cuales el Estado central suele proyectar su orientación estratégica y capacidad de financiamiento.

Más recientemente, se alude al modelo latinoamericano (Hoffman, 2001) para encuadrar los rasgos básicos del proceso de privatización portuaria efectuada en el continente durante la última década, tales como: adopción de un esquema de participación privada tipo landlord, donde una única compañía concesionaria de la participación privada tipo landlord, donde una única compañía concesionaria del puerto o las terminales provee los servicios de estibaje y otras operaciones; mayor participación privada en el comercio internacional (exportaciones e importaciones) a través de puertos y terminales especializadas; y fuerte intervención de las grandes compañías y operadores transnacionales.

Siguientemente la autora desarrolla el caso de la privatización portuaria argentina que no se va a detallar en este resumen. No obstante cabe indicar la conclusión principal del caso argentino cuando afirma (p. 19): "La observación del caso rosarino sugiere que en la interacción ciudad-puerto surgen dimensiones locales nuevas. Entre las múltiples razones que marcan la importancia de profundizar este tipo de estudios se podría destacar tres: Una relacionada con la posibilidad de identificar aspectos específicos (económicos, políticos, sociales) del contexto estructural en el cual se desenvuelven y materializan las iniciativas de la ciudad en torno al puerto. La segunda, asociada al grupo de actores e

	<p>intereses locales, además de la instancia gubernamental, capaz de dar soporte a la expansión productiva y movilizar las sinergias del puerto. Por último, las nuevas coordenadas de la gobernabilidad territorial, para profundizar en estos procesos y sus condicionantes en el caso portuario, desde un replanteo del sentido del patrimonio público y su control efectivo para el conjunto social (p.19)".</p>
<p>36. Andreas Raithelhuber, Jurgen Weller y Otros. "Reestructuración sectorial y cambios en las pautas de la demanda laboral"(análisis del sector portuario de Chile). CEPAL. Serie Macroeconomía del desarrollo. No 38, Santiago de Chile, julio del 2005, 124 pp.</p>	<p>Este artículo desarrolla el siguiente índice: Resumen, Introducción, 1. La discusión a nivel agregado, 2. Los cambios a nivel sectorial, 3. El impacto del cambio tecnológico y organizacional en el empleo-un análisis del sector portuario de Chile. 4. Conclusiones, Bibliografía y Anexos.</p> <p>Es un artículo profundo y con detallada bibliografía, del cual este resumen se dedicará a resaltar aspectos que interesan de los cambios en los puertos chilenos y sus impactos en la mano de obra y empleo en un sentido amplio. Se busca conocer que enseña el caso chileno a los puertos mexicanos.</p> <p>"El detallado estudio de caso del sistema portuario chileno encuentra que las expectativas favorables respecto al impacto de los cambios tecnológicos y organizativos recientes en las características laborales se cumplieron solo parcialmente (p.7)".</p> <p>En el capítulo III se responden algunas hipótesis planteadas. Por ejemplo, la "oferta laboral ha sido mayor después del año 2000, si se mide con el número de personas con derecho al trabajo portuario, pero es menor si se considera el número de personas que (p.87) efectivamente trabajan de vez en cuando. Hay un elevado número de novatos (varios miles) que están trabajando en el sector portuario. Por un parte, está claro que el trabajo portuario no puede ser el privilegio de un determinado grupo, pero por otro, no tiene sentido tener al sector portuario sobre-poblado. Es más, dadas estas experiencias, con vistas a futuras modernizaciones portuarias conviene evaluar al sesgo de determinados elementos de los planes sociales estatales. (p.88). Quizás vale la pena abandonar los inexitosos planes de reconversión laboral y centrarse en planes de capacitación profesional, orientados a los requerimientos contemporáneos del trabajo portuario, para los trabajadores con cierta antigüedad.</p> <p>Las estadísticas que engloba la fundación de terminales monooperadores en los tres puertos más grandes del país, revelan aumentos considerables a nivel sectorial de personas que asistieron a cursos de capacitación profesional (p.88).</p> <p>Es imposible medir el desarrollo de la demanda laboral agregada-en términos de turnos hombres realizados, inmediatamente antes y después del inicio de los primeros terminales monooperadores. Dada la mala calidad de los datos laborales reportados por las empresas en la mayoría de los puertos, a excepción de los tres mayores puertos del país-ni siquiera hoy en día puede medirse de forma exacta a nivel nacional (p.88). Sin embargo, basándonos en las declaraciones de múltiples informantes clave, se puede constatar que como resultado de la mayor productividad laboral, la demanda por mano de obra medida en turnos hombres-ha bajado por lo menos por la mitad (p.88)".</p>

	<p>En el aspecto 3.6.2 de tendencias recientes, expectativas y opciones de política se dice sobre la: "conflictividad laboral": un sector portuario chileno con puertos de trabajos modernos y estables, y con una fuerza laboral altamente motivada y calificada, parece ser lejano todavía (p.90). Especialmente la reunificación del movimiento sindicalista a nivel nacional y la intensificación de sus actividades -tales como bloqueos que paralizan a veces los puertos de regiones enteras (Diario financiero, 5 de junio del 2003) y amenazas de paros nacionales -han de ser atendidos como una señal de descontento con la situación social en el sector. Su reivindicación de sustituir el curso de seguridad de 40 horas por una formación profesional más amplia como prerrequisito para el acceso al trabajo portuario despierta temores en el empresariado de volver a un monopolio laboral, tal como existía antes de 1981 (p. 90)."</p> <p>"Un tema importante para futuros estudios será el seguimiento de las estadísticas laborales de la Autoridad Marítima, para identificar posibles mejoras o empeoramientos de los temas antes tratados. Lamentablemente en varios puertos medianos y grandes, la información entregada por las empresas de estiba es tan incompleta que resulta imposible elaborar estadísticas válidas (p.92)".</p> <p>En resumen, el reciente desarrollo del ámbito laboral en un contexto de un intenso cambio tecnológico y organizacional (CTO) en los puertos chilenos es un tema de interés e importancia no solo para este país, ya que en otros puertos y países también se van a realizar reformas portuarias e innovaciones tecnológicas y organizacionales. Por muy específico que parezca el tema de la modernización portuaria, los resultados de este estudio pueden ser válidos para otros sectores que comparten algunas particularidades del sector (ejemplo: negocio discontinuo y en parte estacional; persistencia de trabajo físico duro al aire libre; elevado riesgo de accidentarse; relevancia de interés de seguridad nacional en un sector económico, etc), como por ejemplo, otras ramas del sector de transporte, la agricultura, la silvicultura y la acuicultura, la pesca o la construcción (p.92).</p> <p>El caso chileno demuestra finalmente (pp.95-96): "que el sistema portuario chileno todavía está en la búsqueda de cómo armar la "ecuación" de integrar los objetivos estratégicos (aumento de la productividad con menores costos e interrupciones de la actividad portuaria) y un cambio tecnológico y organizativo correspondiente con una política de recursos humanos sostenibles a largo plazo. Para tales metas se requiere mejorar la coordinación en diferentes niveles:</p> <ul style="list-style-type: none"> -entre las empresas del sector -entre las empresas y los trabajadores -entre las empresas, los trabajadores y el sector público (p.96).
<p>37. Jose Granda V. "Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios". CEPAL. Serie Recursos naturales e</p>	<p>Este artículo bastante innovador para el medio latinoamericano, por el enfoque que usa para su análisis, desarrolla los siguientes puntos: resumen, I. Introducción, II. Marco teórico, III. El espacio de la globalización, IV. Recomendaciones en materia de investigación, V. Síntesis y conclusiones y Bibliografía.</p> <p>El propósito de esta investigación es: "analizar los impactos de la organización de la actividad portuaria</p>

Infraestructura. Cuaderno No 103. Santiago de Chile, noviembre del 2005, 56 pp.

resultante de la combinación de dispersión espacial e integración global de la actividad económica en las ciudades puerto, y se formula a partir de afirmar que, estas ciudades siendo parte de este proceso, son parte de una nueva arquitectura organizativa resultante de los re escalamientos y articulaciones entre dichas ciudades, donde algunas serían excluidas, y se pregunta porque ocurre esto; además cuestiona ¿que funciones les exige la economía global?, ¿que dificultades y transformaciones deberán asumir para poder reestructurarse territorialmente y asumir dichas funciones?(p.7-8)".

“Una respuesta al problema de investigación, plantea como hipótesis, que las ciudades puertos en el contexto de creciente globalización económica, serían incluidas en esta nueva arquitectura organizativa, dependiendo primordialmente de la integración de sus mercados regionales de referencia en el comercio global de mercancías (p.8)”.

En el capítulo II definido como marco teórico el autor Granda desarrolla los siguientes puntos: A. Ciudades y globalización: 1. Una nueva alianza una nueva geografía 2. Lo local y lo global, 3. los espacios de innovación y los servicios a la producción.

En el punto 1. de esta parte el autor y denominada: “una nueva alianza una nueva geografía” dice: “Al respecto, las Ciudades puerto, al participar en este proceso, también configurarían centralidades, siendo parte de una Ciudad global, o como un Hub distinto de esta red, y como parte de otra red de ciudades, pues estas centralidades pueden corresponder a cualquier actividad como fase de producción y participar de numerosas redes(p. 11)”. “Pero tan importante como participar de este proceso, son las consecuencias del mismo.” A juicio de los investigadores, estas áreas ven alterar su morfología, aunque con una clara diferencia entre ellas de acuerdo a su posicionamiento en la red y la red o redes de las cuales son participes. Uno de los cambios en la morfología urbana, es la tendencia hacia un escenario metropolitano en forma de red o archipiélago (Veltz, 1999), desplazando a otras formas de articulación del espacio más compactas o con crecimiento en forma de mancha de aceite, donde se observa un triple(p.11) proceso: densificación, concentración expandida en términos de Carlos De Mattos, y la aparición de sub centros en la periferia de la aglomeración(p.12)”.

También en esta parte dice(p.12): “En el caso de las Ciudades Puerto podrían esperarse formas similares en la morfología urbana al margen de la infraestructura portuaria, e indistinto de un modelo territorializador, respondiendo solamente a lógicas globales como enclaves de las empresas transnacionales”.

Por último concluye(p.13): “Estas transformaciones territoriales, centrándonos en las Ciudades Puerto, conllevarían a una revalorización del territorio como dinamizador económico, mas aun si existe el interés por potenciar estas como ventajas competitivas frente a las comparativas, considerando el dinamismo de las primeras frente al carácter estático de las segundas”. “Pero finalmente, y en general, estas transformaciones también terminan generando nuevos desequilibrios territoriales, la dualización, en términos de Castells, que se manifiesta en espacios bien conectados a las redes, innovadores o

ganadores, servidos por los medios del conocimiento, frente a los mal conectados o excluidos, considerados marginales o perdedores, como menciona Benko y Lipietz (Benko y Lipietz,1994)(p. 13)”.

En el punto 2. de “Lo local y lo Global”: plantea que “el proceso de globalización exige nuevas estrategias para la competencia y la competitividad, tanto para las empresas como para los territorios. En este sistema donde la actividad económica se dispersa geográficamente pero se integra globalmente, los menos conectados al circuito de redes globales o débiles son excluidos y los más se favorecen. Esta disyuntiva, entre exclusión e inclusión frente a lo global, esperaría un reposicionamiento de lo local(p.13)”..

Enseguida el artículo plantea una crítica a Martner al decir:”Si bien Martner, señala que partir de estas consideraciones se revaloriza al puerto como espacio vinculante e interactivo, principalmente entre el ámbito local y global, lo que difícilmente podría ser en el período anterior por la condición de borde que resalta el puerto siempre frente al exterior (Martner,1999); también se podría esperar todo lo contrario, procesos de exclusión, entre la Ciudad y el Puerto, y entre lo local y lo global, Esto último, se daría con la construcción de infraestructuras portuarias fuera de las áreas tradicionales de dichas actividades, donde dichas localizaciones responderían solo a lógicas globales de las grandes empresas mundiales de navegación marítima y los grandes conglomerados industriales de importación y exportación (p.14).

En el punto III: “El espacio de la globalización” el autor en la sección A. Los puertos en la economía global, anota que las Ciudades Puerto no han escapado a las transformaciones de la economía mundial, teniendo que reorganizarse, estos espacios han adquirido mayor relevancia debiendo constituirse en nodos principales de articulación de las redes productivas crecientemente globalizadas, variando sus características y funciones, en la medida en que las formaciones económicas- sociales y las regulaciones interiores de sus países, se han modificado ante la necesidad por insertarse o mantenerse en la competitividad mundial(p.19)”

Se resume a continuación distintos puntos resaltantes del artículo que interesan especialmente para el trabajo, aunque en general todo el artículo contribuye a enriquecer el estado del arte portuario, así como fueron los trabajos pioneros de Martner.

-se distinguen dos modelos de gestión portuaria: por un lado aparece el Hub Port y, por otro, una nueva integración entre el tejido metropolitano y la infraestructura portuaria. En ambos casos, como se mencionó anteriormente, sus lógicas operacionales escapan del entorno geográfico, administrativo y empresarial portuario(p.20).

-En ambos modelos de gestión portuaria se considera que para ser parte de esta competencia y no ser excluido, el puerto ahora debe dejar de ser un ente pasivo dentro del flujo de mercancías, para convertirse en uno verdaderamente activo, trazar estrategias y planificar un desarrollo integral de su área de influencia, dejando de ser un territorio aislado(p.22)”.

	<p>-parafreando a Sassen(Sassen, 1999)"los puertos ahora, no son solo puntos nodales de coordinación de procesos, sino tambien sitios particulares de producción y concentración de servicios avanzados y de innovaciones y para la formacion de mercados, ambos centrales en la internacionalizacion y expansion de la actividad(p.22)".</p> <p>-“ Asi, un puerto eficiente ubicado o inserto en medio, sea una ciudad, region o pais ineficiente, terminara siendo ineficiente y no podra aspirar a un futuro promisorio(p.24)".La ineficiencia del medio, para el desarrollo portuario, puede tomar multiples formas, desde las organizaciones politicas y economicas orientadas hacia el desarrollo portuario(capacidad de formular estrategias y politicas), las condiciones marco macroeconomicas (politica comercial, de competencia, fiscal, presupuestaria, etc.). o las politicas concretas para el aumento de la competitividad de determinados sectores que dependen de esta actividad(politica de importación, fomento de las exportaciones, de infraestructura, ambiental, tecnologica, laboral, etc.).(p.24).</p> <p>“Finalmente, todas estas condiciones pueden influir en el desarrollo de la infraestructura portuaria propia o la escasez de la misma, tambien en las inversiones en accesos y accesibilidad adecuada tanto de transporte en general, como de comunicaciones en particular, que dificultarian la articulación con las redes de distribución, y por ultimo, hasta la mala decisión de la localizacion del puerto, lo que indudablemente impactarían en el hinterland como del foreland portuario(p.24)".</p>
<p>38. Lorena Garcia. "Competencia Interportuaria: delimitacion y analisis del area de influencia de los puertos espanoles". Tesis Doctoral, 2005 (http://www.eumed.net/tesis/lga/),334 pp.</p>	<p>Esta tesis Doctoral contiene los siguientes puntos: Introducción, 1, Fundamentos de la actividad portuaria, 2. Marco Institucional del Sector portuario,3. La competencia Interportuaria y la literatura economica, 4. delimitacion del area de influencia de los puertos espanoles, 5. Analisis del area de influencia de las instalaciones portuarias, 6. Formulacion de un modelo de competencia interportuaria y 7. Conclusiones.</p> <p>“En el cap I empieza diciendo (p.9);” a principios del siglo XIX, Ralph Waldo Emerson, escritor y filosofo norteamericano, afirmaba que: las naciones mas avanzadas son siempre las que mas navegan”. “Pero ¿navegan mas porque son mas avanzadas, o son mas avanzadas porque navegan mas?”. “Probablemente ambas circunstancias vayan unidas y no puedan separarse, en cuyo caso la pregunta debiera ser: ¿por que navegan mas?”. O dicho de otro modo, ¿por que se distribuye como lo hace el trafico portuario? O lo que es mas interesante. ¿”como alterar dicha distribución”? ¿Cómo competir por dicho trafico? (p.9)".</p> <p>La autora en el punto 1.2 de principales modelos de organización portuaria dice:"atendiendo al grado de implicación de la administración publica en la gestion de los puertos, se distinguen tres modelos basicos de organización portuaria alternativos: Landlord, Tool y Services (p.26). En el primero, la Administración correspondiente planifica, construye, posee, conserva y gestiona la infraestructura, mientras las empresas privadas, propietarias de buena parte de los activos que conforman la superestructura(edificios) y de aquellos otros necesarios para desarrollar su actividad(gruas y equipos moviles),son las encargadas de prestar los servicios portuarios. El segundo modelo se observa en puertos</p>

en los que la Administración es también la prioritaria y la responsable de la superestructura y de su equipamiento, y en los que la iniciativa privada provee los servicios portuarios utilizando(p.260) los activos existentes ,a los que accede a través de contratos de concesión o de licencias de uso(p.27).”El último de los modelos es propio de las instalaciones en las que la administración posee y es la responsable de todo lo relacionado con la actividad desarrollada en el puerto, incluso de la provisión de los servicios portuarios (p.27)”.

En el punto 2.3. “Modelo de gestión portuaria vigente en España” se habla del “nuevo Fondo de Compensación Interportuario”. “Que impulsa la realización de aquellos proyectos cuya puesta en marcha es deseable desde el punto de vista social pese a no ser suficientemente rentables (p. 57)”. “Desde la perspectiva de Puertos del Estado este fondo es tan necesario para favorecer la cohesión del sistema como antes lo fueron los otros dos, cuya actuación niega que haya alterado la competencia interportuaria porque, además de que considera que la cuantía de sus ayudas fue poco relevante, su principal fuente de recursos estuvo relacionada con la actividad desarrollada en instalaciones industriales muy concretas, cuya ubicación no se decide dentro del ámbito competencial de las Autoridades Portuarias(p.58)”.

Vale la pena destacar la crítica que realiza Nombela Merchan y Trujillo Castellano(1999:71-84):”...la deseada competencia interportuaria nunca podrá ser completa mientras se mantenga un modelo en el que unos puertos reciben ayudas procedentes de las contribuciones de otros, especialmente cuando lo que se prevé es que la mayor rivalidad que encuentren los puertos españoles sea entre ellos mismos(p.58)”.

Concluido el reparto interportuario de los flujos comerciales generados en cada una de las 47 provincias analizadas a lo largo de los 15 años objeto de estudio, fue posible determinar algo hasta ahora desconocido: el área de influencia de cada uno de los puertos peninsulares españoles. Y fue posible hacerlo además desde los dos puntos de vista posibles: delimitando el territorio que promueve el grueso del tráfico de cada uno de ellos, identificando a aquellas provincias que canalizan la mayor parte de sus transacciones a través de sus respectivas instalaciones(p.234). “Los puertos españoles aun disfrutaban de un importante poder de atracción sobre los tráficos generados en su entorno geográfico(p.234)”.

“Los resultados obtenidos mediante la aplicación de indicadores de desigualdad a los datos manejados reflejaron la existencia de un importante desequilibrio espacial(p.235) en la configuración del área de influencia de cada puerto, lo que da idea de la dependencia de estos respecto a la actividad económica generada en su entorno)(p,235).” Pero lo más revelador fue comprobar como el reparto interportuario del tráfico provincial habido a lo largo de los 15 años estudiados tampoco tiene lugar de manera equilibrada, indicando que desde cada territorio existen unas preferencias muy marcadas a favor siempre de un grupo muy reducido de puertos. Estos es, según desde donde se realice la selección portuaria, el resultado de la misma es claramente distinto (p.235)”.

“Desde el punto de vista del trabajo realizado, haber llegado a esta conclusión y haberlo hecho de modo

	<p>en que se hizo, permite hacer las siguientes valoraciones (p. 237). La primera, que es posible abordar el análisis del complejo mundo de la competencia interportuaria partiendo de un concepto a menudo ignorado: el de hinterland. La segunda, que es posible hacerlo obviando quien es el responsable de la elección del puerto; lo que confiere mayor rigor al análisis al eliminar conjeturas al respecto. La tercera, que cuando la competencia tiene lugar en el ámbito de un sistema portuario que, como el nuestro, apenas mueve más tráfico que el generado dentro de sus fronteras nacionales, siendo este eminentemente de graneles, la expansión del transporte de contenedores habida hasta el momento no ha provocado una reducción significativa del grado de cautividad del mismo. Y cuarta, que en tanto la ubicación de los puertos respecto al lugar de generación del tráfico se revela como principal variable explicativa de la distribución de la actividad portuaria, convendría analizar dos cuestiones antes de abordar cualquier proyecto de inversión encaminado a incrementar el atractivo potencial de sus respectivos muelles: cual es el margen disponible para competir por el tráfico una vez descontado el efecto de su particular ubicación, y cuales son los factores que tienen mayor impacto dentro de ese margen y sobre los que poder actuar para maximizar la captación de actividad en dichos muelles(p. 237)".</p>
<p>39. Ana Maria Costa, Susana Brieva y Liliana Iriarte." Nueva institucionalidad en el sistema portuario argentino: vinculacion publico/privada en la organización del puerto Quequen". El Colegio Mexiquense, A. C, Economía, Sociedad y territorio, Toluca, Vol. V, Num. 20,2006, pp. 753-779.</p>	<p>"En ese trabajo las autoras proponen analizar la experiencia organizativa y de gestión del Consorcio de Gestión del Puerto Quequen en Argentina, y reflexionan acerca de sus efectos económicos, sociopolíticos y territoriales resultantes de la descentralización y privatización portuarias(p.753)." Del análisis surge que si bien existe una mejora en los indicadores de eficiencia económica que otorgan mayor competitividad al puerto, y que la descentralización ha promovido una mayor participación del conjunto de actores involucrados en la actividad, aun existen ineficiencias y problemas de gobernabilidad derivados de la coexistencia de lógicas diferentes entre los distintos grupos de interés que participan en la gestión portuaria (p.753).</p> <p>El artículo contiene: Introducción, 1. Enfoques teórico y estrategia metodológica, 2. Localización, especialización y eficiencia económica del puerto Quequen, 3.Cambios en la administración y gestión portuaria argentina: el consorcio de Gestión del Puerto Quequen; y 4. Articulación publico/privada en la organización del puerto Quequen; y Consideraciones finales.</p> <p>En la introducción las autoras afirman que:"Distintos estudios (Hoffmann, 1999; FIEL, 1999; Gradel, 2000; Thomson,1999; Nombela y Trujillo,2000;CEPAL,1992) señalan la eficiencia económica alcanzada por el sistema portuario después de las reformas sin profundizar en la dinámica alcanzada por el nuevo esquema organizativo y de gestión(p.754)".</p> <p>"La hipótesis de trabajo plantea que a pesar de la eficiencia económica lograda mediante la acción conjunta publico/privada en el Consorcio de Gestión del puerto de Quequen, aun existen ineficiencias y problemas de gobernabilidad derivados de la coexistencia de lógicas diferentes entre los actores sociales involucrados en la actividad portuaria(p.755)".</p>

En el punto de enfoque teórico y estrategia metodológica: "las autoras afirman que para cumplir con el objetivo propuesto se recurre a un diseño de investigación cuali-cuantitativo que combinan conceptos provenientes de tres matrices disciplinarias: la economía, la geografía y la sociología (p. 755)". En detalle, desde la perspectiva de la economía institucional, la comunidad portuaria constituye una configuración intermedia entre el mercado y la empresa". "Se trata de un dispositivo contractual formal que rige las relaciones de competencia de naturaleza (p. 755) conflictiva y, al mismo tiempo, de cooperación entre las empresas que intervienen en el transporte y los puertos (p. 756)"

"De la geografía se adoptan los conceptos de espacio económico, hinterland y estrategia espacial. Se entiende por el primero el campo de formación de estrategias, confrontación de fuerzas y consensos entre los agentes y grupos económicos". "Por su parte, hinterland se define como el área de influencia o espacio económico organizado alrededor de un puerto, mientras que estrategia espacial hace referencia a las decisiones de localización que adoptan las empresas para alcanzar objetivos y fines específicos (p. 756).

Por último, desde la vertiente sociológica, en el análisis del comportamiento de la organización y las interrelaciones entre los distintos actores sociales involucrados se adopta el concepto de campo desarrollado por Bourdieu (1999). "En este caso la unidad de análisis es la organización o campo, representado por los actores sociales que interviene en la comunidad portuaria (funcionarios, sindicatos, y empresas). Este campo es el espacio de relaciones de fuerza o de luchas donde hay intereses puestos en juego y donde los distintos agentes e instituciones ocupan posiciones diferentes según el capital específico que poseen, y elaboran distintas estrategias para defender su capital (p. 756)".

Consideraciones finales (pp. 774-776):

En primer lugar, a partir de la acción público/privada en el puerto de Quequen, se verifican signos positivos en los indicadores de eficiencia económica que otorgan mayor competitividad a este puerto. En segundo lugar, la descentralización promueve una nueva forma organizativa por medio de entes que tienden a asegurar la participación de todos los sectores interesados en el quehacer portuario, tales como operadores, prestadores de servicios, productores, usuarios y trabajadores vinculados a la actividad, además de los miembros del sector público que representan a la provincia y al municipio donde se encuentra emplazado el puerto (p. 775).

Un tema pendiente de resolución tiene que ver con el pago del canon por parte de la terminal Quequen, dado que no existe acuerdo entre el consorcio y la provincia respecto a quien le corresponde el cobro. Como resultado, el monto se encuentra en caución en la justicia (p. 775).

"Mas tarde, frente a los primeros signos de la crisis económica, surgen las primeras divergencias entre el sector público y el sector privado en cuanto a las inversiones por realizar y a la distribución (775) y aplicación de los excedentes generados (p. 776)". "Esta divergencia entre una lógica de mercado y una lógica política está ligada a las prioridades que cada sector asigna y tiene sobre las utilidades generadas".

	<p>“Mientras los empresarios no estan dispuestos a continuar resignando utilidades y enfrentar las nuevas inversiones, los funcionarios parecen mas preocupados por mantener y ejercer el poder, con la búsqueda de reconocimiento de la comunidad y, en algunos casos, mediante el clientelismo politico (p.776)”.</p> <p>“Por ultimo, en la trayectoria de la organización del puerto Quequen es posible afirmar que impera una logica local/territorial sobre la global en la toma de decisiones, dada la búsqueda de legitimidad en la comunidad en la eleccion y conformacion del Consorcio de Gestion, que siempre da prioridad a miembros de raigambre local en su presidencia(p.776)”.Esta logica se contrapone con la estrategia de inversion y localizacion desplegada por las empresas trasnacionales, que al participar en distintos puertos del pais y del mundo, cuentan con mayor información que les permite garantizar mayores retornos a la inversión y que, en ultima instancia, pueden decidir quien gana y quien pierde en la competencia interportuaria. Hasta ahora, este puerto no parece ocupar un lugar destacado en las decisiones de esa firmas, aunque estas mantiene su presencia en el (p.776)”.</p>
<p>40. Luis Dominguez Roca. “Contenedores y Turistas: “Reflexiones sobre la Relacion entre Ciudad y Puerto a Inicios del Siglo XX”.Revista Geografia, Espacio y sociedad. Vol. 1, No 1,18-1,2006,13 pp.(http://www.gl.ulpgc.es/ge/s/index.php).</p>	<p>En este articulo novedoso el autor “se propone una reflexion sobre la incidencia de los desplazamientos y los lugares portuarios en la constitución material y simbolica de lugares mas amplios: barrios portuarios, ciudades portenas, hinterlands y estados, asi como su rol en la construccion (efectiva e imaginaria) de una economia y una sociedad”globales(p.1).</p> <p>En el trabajo: “se considera al puerto como una estructura tecnico-social localizada, constituida por varios niveles interrelacionados: fisico, funcional y específicamente social, como un eslabon estrategico en la circulación global de valor(“valor en el espacio”,según Moraes,1987) y como un receptáculo localizado de valor(“valor del espacio”)(p.1).</p> <p>El articulo contiene las siguientes partes: I. Introduccion, II. Los puertos en la constitución de una economia y una sociedad’globales”, III. Algunas categorías conceptuales para el analisis de la relacion entre puertos y ciudades; y Bibliografía.</p> <p>En la Introducción:”Un puerto es, ante todo, un lugar preparado para ciertas clases de desplazamiento”.“Es un punto de contacto entre la tierra y el agua, entre una red de circulación terrestre y una red de circulación maritima o fluvial; tambien es un lugar de contacto entre personas, entre grupos sociales y entre culturas”(p. 1).</p> <p>El puerto como una estructura tecnico-social localizada:</p> <p>“Definida como una estructura tecnico-social localizada, entendiendo como tal una estructura compleja que abarca tres niveles interrelacionados:</p> <p>-un nivel “fisico”o “espacial”, es decir un conjunto de elementos materiales(naturales o artificiales) en una localizacion determinada(en este caso, un sitio transformado por la accion humana mediante la</p>

producción de un conjunto de infraestructuras portuarias;

-un nivel "funcional", equivalente al conjunto de actividades que se realizan en ese espacio y que se expresan en un conjunto de flujos de materia y energía (para este trabajo, el conjunto de desplazamientos que tienen origen o destino en el espacio portuario);

-un nivel específicamente "social" conformado por el conjunto de relaciones sociales (económicas, políticas, culturales, etc) que se establecen entre los actores que están directamente vinculados a ese espacio o a esas actividades (en este caso, el conjunto de actores sociales vinculados con los espacios y actividades portuarias).

"esto significa que un puerto (grande o pequeño) puede ser entendido como una estructura técnico-social localizada, pero una red de puertos separados entre sí por distancias considerables no sería una estructura técnico-social localizada (aunque obviamente podría ser considerada como una estructura técnico-social de otra escala, por ejemplo 'regional' o 'global'). Cabe aclarar que lo que está localizado es la base física a partir de la cual se define la estructura y no el conjunto de actores involucrados". "Estos pueden situarse a miles de kilómetros, pero formarían parte de la estructura técnico-social localizada si mantiene una relación directa (por ejemplo, de apropiación o uso) con el espacio a partir del cual se define la estructura" (p.3).

En el punto II se desarrolla: 1. el pasado: el autor dice: "parece difícil exagerar la importancia que los puertos y las ciudades portuarias han tenido en la constitución material y simbólica del mundo moderno a partir del Siglo XVI. Dollfus nos recuerda que (p.4):

"Braudel y Wallerstein crearon el concepto de economía-mundo para describir esos sucesivos establecimientos de sistemas de explotación que se desarrollaron en una parte del Mundo (...) 'ciudades-mundo están en competencia unas con otras y se suceden en el comando de las "economías mundo" (...) Fueron sucesivamente Venecia y Génova, Ámsterdam y Londres" (Dollfus, 1993:30-31; traducción nuestra).

Las cuatro "ciudades-mundo" mencionadas en la cita fueron, ante todo, ciudades portuarias (p. 4).

En el punto: A) el puerto como lugar de contacto, se considera que "los puertos han sido puntos de contacto entre culturas (p.4)".

2. El presente:

A) el puerto como lugar de desplazamiento: "actualmente los puertos son una pieza clave en el funcionamiento de la economía global". "Los flujos comerciales internacionales siguen siendo en su mayor parte marítimos (p.5)". "Pero las exigencias son mayores que nunca: las actividades de transporte, transbordo y almacenamiento se han convertido en operaciones logísticas que requieren una coordinación fluida y un alto grado de eficiencia (p.5)".

	<p>“Al mismo tiempo, los puertos son lugares-simbolos de esa economia global: la publicaciones dedicadas al comercio exterior suelen tomar los puertos de contenedores como icono.(p.5)” También son “nolugares” en el sentido de Marc Auge.</p> <p>El puerto también es un lugar de contacto.(p.5).</p> <p>En el capítulo III del artículo el autor define los siguientes conceptos: reestructuración portuaria, reconversión puerto- ciudad, reconversión puerto-puerto, espacios portuarios, periportuarios y funcionalmente vinculados con el puerto; y también define: espacios post-portuarios y señala algunos “problemas de investigación y gestión en la relación entre “ciudad” y “puerto”.</p> <p>Por último en el punto IV. Desarrolla algunos temas de la relación entre ciudad y puerto aplicado al caso de Buenos Aires. Presenta el papel del puerto en la constitución histórica de la ciudad, la reestructuración portuaria y transformación de los desplazamientos. En este caso presenta A) las reconversiones puerto-puerto, la B. La reconversión puerto-ciudad(Madero) y termina su análisis preguntándose si: Buenos Aires es una ciudad portena: portuaria o post portuaria?(p.11 y 12.Finalmente se presenta una actualizada bibliografía.</p>
<p>Síntesis y conclusiones: hay nuevos paradigmas?</p>	<p>De la revisión de artículos realizada sobre los puertos de México y en América Latina se comprueba el dominio que tiene el enfoque económico, para analizar al sector marítimo y portuario. Hay predominio del enfoque neoliberal que lleva a las economías a privatizar sus puertos, siguiendo el modelo económico emanado del Consenso de Washington. La importancia de la geografía, del territorio y de las redes, que constituyen los espacios de flujos, no son elementos metodológicos de uso común en muchos de los trabajos revisados. Se registra un cambio de pensamiento en el campo portuario que está llevando a nuevas metodologías de trabajo. Hay intentos también por ligar los puertos al desarrollo regional, notándose esquemas que resultan insatisfactorios en esta parte, denotándose claramente la diferencia entre los estudios regionales y el análisis de los puertos que parecen en general divorciados en la mayoría de trabajos vistos. La idea de hablar de un nuevo paradigma portuario latinoamericano ha llevado a políticas similares en la mayoría de países de la región. No obstante hay insatisfacción respecto a la privatización de los puertos de México, ya que el concepto de competencia ha permitido a algunos puertos escalar niveles importantes en el ranking nacional, mientras que otros parecen atrasados y desfavorecidos. Si bien la competencia en los puertos de México ayuda a mejorar los volúmenes de carga manejada, especialmente la de carácter contenerizada, actualmente se busca retomar el concepto de un Plan Nacional de Desarrollo Portuario, que tome en cuenta la opinión de los transportistas, usuarios y de actores económicos y sociales que le dan dinámica a los puertos. Otra concepción distinta de los puertos, implica considerar aspectos de geografía, de economía y de ciencias sociales incluyendo puntos nodales que tienen en cuenta Veltz, Castells y Mández, entre otros. Finalmente, no se debe olvidar que la visión sistémica de los puertos ayuda a considerar a éstos dentro del marco de las relaciones internacionales, que generalmente es adversa para los países periféricos o semiperiféricos, como México,..</p>

ANEXO 2:
ESTADÍSTICO E HISTÓRICO

Cuadro A.II.1: El transporte y los puertos en la historia de México

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. Durante la época colonial los puertos más importantes de salida fueron: Veracruz, Campeche, Acapulco, San Blas y Salina Cruz. En 1796 se construyó el faro de Veracruz, primero de Nueva España.</p>
2. Período Independiente	<ul style="list-style-type: none"> • En 1814 se constituyó la Marina de Guerra. • 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. • 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.. • 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.
3. Período Moderno	<ul style="list-style-type: none"> • 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. • Durante el período entre 1876 y 1910, se inició la construcción de los siguientes puertos: Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Salina Cruz y parte de Manzanillo.
4. Período contemporáneo	<ul style="list-style-type: none"> • 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. • Durante el sexenio del Presidente José 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. • 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. • El 1 de junio de 1991 se requisa el Puerto de Veracruz y en julio 1993 se promulga la Ley de Puertos y se crean las Administradores Portuarias Integrales (APIS) • 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 principales puertos del país • El 19 de marzo de 1994 Se crea la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante • 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.

Fuente: Grupo de Economistas y Asociados (GEA) y Coopers & Lybrand. "Función y perfil Económico de los Puertos Mexicanos, México, junio de 1993, pp. 2-2 al 2.4 y normas legales vigentes.

Cuadro No A.II.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. LX2 (2). Núm. 246, México, abril-junio de 1995, p. 268.

Cuadro A.II.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
Veracruz	36.4	88.1	72.7	76.3	61.1
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
Total	45.3	126.9	157.1	189.3	250.9
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. LX2 (2). Núm. 246, México, abril-junio de 1995, p. 267.

Cuadro A.II.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.

Cuadro A.II.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.

Cuadro No A.II.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, Núm. 1, México, enero de 1992, p.15

**Cuadro No A.II.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	134975 5	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	260067 1	266 972	1 408 585	1675 557	4276 288
1988	721 529	2766 954	348848 3	1175 126	275 514	1450 962	4939 445
1989	742 633	3422 376	416500 9	1 328 549	593 786	1922 335	6087 344

Fuente: Serafín Maldonado. "El Comercio por Manzanillo y Mazatlán". Comercio Exterior, Vol. 42, núm. 1, México, enero de 1992, p. 20.

Cuadro No A.II.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.

Cuadro No A.II.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.

Cuadro No A.II.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.

Cuadro No A.II.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.

Cuadro A.II.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.

Cuadro A.II.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	Población	Población	Tasa de crecimiento	Tasa de crecimiento	Tasa de crecimiento
	1990	1995	2000	1990-95	1995-2000	1990-2000
Total Nacional	81 249645	91 158 290	97483412	2.1 %	1.6 %	1.9 %
Total 31 zonas metropolitanas	34 337 891	39 303 963	42 324 463	2.4 %	1.7 %	2.1 %
(1) ZM ciudad de México	15 226 800	16 898, 316	17 942 172	1.9 %	1.4 %	1.7 %
(2)ZM Guadalajara	2 987 194	3 461 , 819	3 677, 531	2.6 %	1.4 %	2.1 %
(3)ZM Monterrey	2 573 527	2 988, 081	3 243, 466	2.7 %	1.9 %	2.4 %
(21)ZM Guaymas	175, 109	183, 232	180, 316	0.8 %	-0.4 %	0.3 %
(22)ZM Tampico	567, 334	620, 012	664, 692	1.6 %	1.6 %	1.6 %
(24)ZM Coatzacoalcos	573, 263	627, 052	612, 808	1.6 %	- 0.5 %	0.7 %
(28)ZM Veracruz	473, 156	560, 200	593, 181	3.0 %	1.3 %	2.3 %
(31)ZM Zacatecas	191, 326	226, 265	232, 965	3.0 %	0.7 %	2.0 %

Fuente: CONAPO. "La distribución territorial de la población en México". En base al XI Censo de Población y Vivienda, 1990, Conteo de Población y Vivienda, 1995 y X2 Censo de población y Vivienda 2000, Aguascalientes, 2001.

Cuadro A.II.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
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.
Ácidos	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.

Cuadro A.II.15 Concentración de carga total en los puertos del Istmo de Tehuantepec (1990-2004) (considera: Pajaritos, Salina Cruz y Coatzacoalcos)

Puertos	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Puertos del Istmo de Tehuantepec	27.7	27.1	24.6	25.6	17.5	25.8	24.3	22.3
Pajaritos (Ver)	15.2	14.3	13.8	15.2	6.9	16.2	15.0	14.1
Coatzacoalcos (Ver)	1.7	1.6	1.6	1.2	1.7	0.9	1.2	1.0
Salina Cruz (Oax)	10.7	11.3	9.3	9.2	8.8	8.7	8.1	7.2
Puertos	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
Puertos del Istmo de Tehuantepec	22.6	24.1	21.8	20.3	20.5	19.2	17.8	
Pajaritos (Ver)	14.6	15.6	13.9	12.4	12.6	11.9	11.0	
Coatzacoalcos (Ver)	1.2	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.2	
Salina Cruz (Oax)	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" SCT (www.gob.sct.mx).

Cuadro A.II.16 Indicadores de la ciudad y puerto de Coatzacoalcos

Puerto y ciudad	Ingreso total del municipio (millones de pesos)	Planta laboral del municipio	Población total (2000) (INEGI)	Carga total (2004) miles de toneladas	Presupuesto API (2004) (millones de pesos)
Coatzacoalcos	587.0	2, 956	267, 000	3, 310*	154.6

*Excluye Pajaritos que mueve 29, 249 miles de toneladas cortas y que depende de PEMEX.

Fuente: Elaboración del autor en base a fuentes oficiales.

Cuadro A.II.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

Cuadro No A.II.18 Tipos de puertos a escala internacional según la UNCTAD¹²³

	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 contenerizada
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
Ámbito 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 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.
Características de organización	a)actividades independientes dentro del puerto b)relación no estructurada entre el puerto y sus	a)relación más estrecha entre el puerto y sus usuarios b)relación poco estructurada entre las	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

¹²³ 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)"

	usuarios	actividades que se desarrollan en el puerto c)relación no estructurada 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.

**Cuadro AII-19 Movimiento de contenedores por los puertos de México en tráfico de Altura.
(TEU's) total desde 1982 a 2010(fuente:SCT)**

puertos	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Ensenada	97	523	0	0	0	0	0	0	9011
Mazatlán	32	854	573	74	600	391	2004	1331	4086
Manzanillo	1538	1650	3426	6019	7415	9278	22021	14818	28042
Lázaro Cárdenas	1026	3794	5133	10066	7067	10484	22794	19065	24801
Acapulco	208	42	187	591	434	589	1815	2479	6287
Salina Cruz	3769	7500	2116	9333	17752	27253	15068	11073	12515
Guaymas	14	82	3	1	1502	13213	17626	5642	0
Puerto Vallarta	114	0	0	0	0	0	0	0	0
Altamira	0	0	0	0	5623	5067	19074	22706	31338
Tampico	12391	18684	28501	28908	26714	33331	26666	14734	27771
Tuxpan	36477	34514	16087	18837	21914	21788	23541	26601	48073
Veracruz	47301	20910	25077	33575	30658	40960	60329	59589	77474
Progreso, Yuc.	0	0	0	0	0	0	503	833	1681
Puerto Morelos	362	0	0	0	0	0	0	927	1679
Coatzacoalcos	1100	1242	2969	1841	864	90	5601	3217	0
Otros.	0	0	0	0	0	0	0	0	391
Total.	104429	89795	84072	109245	120543	162444	217042	183015	273149

Puertos	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Ensenada	14046	18764	12049	2328	849	1178	14796	13668	20744
Mazatlán	2470	906	2147	5163	10012	14249	8679	10433	15228
Manzanillo	36122	42048	50899	63798	86542	172004	256425	276542	319570
Lázaro Cárdenas	35054	41933	59610	78954	55069	13325	8111	7167	4468
Acapulco	5289	4026	2640	2611	1649	1208	0	0	0
Salina Cruz	18573	4001	23747	10622	14310	16733	14549	10081	7690
Guaymas	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Puerto Vallarta	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altamira	29338	51808	68815	72448	102996	111802	141902	162529	166191
Tampico	24449	27768	30202	36830	56799	70823	69445	67477	47898
Tuxpan	32796	15540	2818	391	3225	386	449	239	237
Veracruz	95717	120818	193938	255879	222959	265171	364259	427415	484523
Progreso, Yuc.	2661	5939	9220	13794	11545	13963	19753	28777	43017
Puerto Morelos	2025	4027	7152	6879	3343	3520	4507	5780	7218

Coatzacoalcos	0	0	0	0	0	0	0	16	396
Otros.	379	0	469	224	16	0	0	0	583
Total.	298919	337578	463706	549921	569314	684362	902875	1010124	1117763

puertos	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ensenada	26822	26016	53142	46332	39202	75101	123711	120324	110423	110952	135606
Mazatlán	16813	18315	12900	16394	15954	17559	30111	29363	27668	29322	25795
Manzanillo	426717	458472	638597	708417	830777	872386	1249630	1409614	1409782	1110356	1509375
Lázaro Cárdenas	752	0	134	1646	43445	132479	160696	270240	524791	591467	796011
Acapulco	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Salina Cruz	5333	3193	144	1070	0	922	0	734	4714	13111	5434
Guaymas	498	0	33	2	16	0	25	4	0	3	4
Puerto Vallarta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altamira	182545	206864	225937	256417	297017	324601	342656	407657	436234	400968	488013
Tampico	49472	29531	18848	14347	9862	9001	10243	11040	11152	5936	2229
Tuxpan	104	341	286	58	2	15	24	8	15	76	18
Veracruz	540014	543327	548422	571867	591736	620858	674872	729717	716046	564315	677596
Progreso, Yuc.	59192	65353	59140	60312	68159	71769	75692	75584	66477	53517	56434
Puerto Morelos	7125	7250	6958	7515	7508	8245	8887	7942	7586	4443	4657
Coatzacoalcos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros.	362	0	132	990	167	277	144	193	1184	19	3590
Total.	1315749	1358662	1564673	1685367	1903845	2133213	2676691	3062420	3316072	2884485	3704762



