



UNIVERSIDAD DEL MAR

Puerto Escondido – Puerto Ángel – Huatulco
OAXACA

Mare nostrum veritabile faciendum

CAMPUS PUERTO ÁNGEL

CIENCIAS MARÍTIMAS

**PUERTOS DEL PACÍFICO EN AMÉRICA DEL NORTE,
SITUACIÓN Y CAMBIOS EN UN ESCENARIO DE
INCERTIDUMBRE: RELACIÓN ENTRE EL HUB
CALIFORNIANO LOS ÁNGELES – LONG BEACH EN
ESTADOS UNIDOS Y MANZANILLO – LÁZARO
CÁRDENAS EN MÉXICO (CASOS 2000-2018)**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
LICENCIADA EN CIENCIAS MARÍTIMAS**

PRESENTA:

FÁTIMA RAMÍREZ ZIGA

DIRECTOR:

DR. JUAN NARCISO OJEDA CÁRDENAS

Puerto Ángel, Oaxaca, México, 2022.

Todo principio no es más que una continuación, y el libro de los acontecimientos se encuentra siempre abierto a la mitad.

Wisława Szymborska

DEDICATORIA

Con todo mi amor para los seres más importantes en mi vida, por la enseñanza de aquellos valores que ahora me significan y a quienes les debo todo, mis padres: Teresa Ziga Gabriel y Domingo Ramírez Cárdenas (†). Para ti padre que me cuidas desde el cielo, te llevo en el corazón. En especial, para el pilar más importante de mi vida, mi madre; por ser esa mujer inquebrantable, ejemplo de trabajo y humanidad, por apoyarme en todas mis decisiones y estar siempre conmigo guiando mi camino.

Dedico este éxito académico a mi querido tío Enrique Ziga Gabriel (tío kike). En mi corazón solo existe gratitud hacia ti, gracias por apoyarme siempre en mis sueños, por acompañarme en el camino de la vida y contar contigo como un padre, que sin su ayuda no hubiera sido posible. ¡Gracias por estar aquí!

A mis hermanos: Maryland, Gael y Brando. Por su apoyo, amor, momentos compartidos y palabras de ánimo en todo momento.

A todos ustedes, como testimonio del esfuerzo al navegar por los mares del estudio y la superación, dedico y agradezco de corazón para que sirva este legado como resultado de todo su apoyo, confianza y cariño, los amo.

Gracias...

AGRADECIMIENTOS

Gracias a Dios, por la fuerza y la valentía que me ha dado en la vida, por haberme permitido llegar y cerrar este ciclo maravilloso, al bendecirme con su infinita bondad y amor para lograr mis objetivos.

A la Universidad del Mar (UMAR), Institución que me abrió las puertas del conocimiento y brindarme experiencias significativas en mi formación profesional.

Agradezco de manera especial y sincera al Dr. Juan Narciso Ojeda Cárdenas, por darme la oportunidad de realizar esta tesis bajo su dirección. Con su apoyo, confianza y su capacidad para guiar mis ideas, ha sido un aporte invaluable; no solamente en el desarrollo de este trabajo, sino también en el gusto por la investigación. Las ideas propias, siempre enmarcadas en su orientación, han sido la clave del buen trabajo que hemos realizado juntos; el cual, no se puede concebir sin su siempre oportuna participación para llevar a cabo todas las actividades propuestas durante el desarrollo de esta tesis. ¡Muchas gracias Profesor!

Al Jefe de Carrera, M.C.I. Fausto Roberto Camargo Ochoa, por su disponibilidad para compartir su experiencia y conocimiento que contribuyeron significativamente en la culminación de esta tesis.

A mis revisores: M.D. Emilio Cervantes Centeno, M.E.L. Alberto González Soto y M.A. Ildefonso Figueroa Ramos, por su profesionalismo y sus aportaciones en las asesorías, reconozco todas las enseñanzas y consejos que recibí de cada uno de ustedes. Gracias por brindarme una respuesta inmediata a las diferentes inquietudes surgidas durante el desarrollo de este trabajo.

Quiero expresar mi agradecimiento especial a la M.D.E. Lucelina Cruz Martínez, por su importante aporte y participación activa en el desarrollo de esta tesis. Quien además de brindarme sus conocimientos y experiencias profesionales desde el primer momento, me ha permitido considerarla una verdadera amiga por su disponibilidad, consejos y paciencia.

Finalmente, a todas aquellas personas y amigos que me brindaron su apoyo, tiempo e información para el logro de mis objetivos.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	11
CAPÍTULO I. TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL EN LA ECONOMÍA MUNDIAL	16
1.1. Comportamiento de la economía mundial ligada al desarrollo del transporte marítimo en el comercio internacional	16
1.2. Teorías económicas y sus implicaciones en el transporte marítimo: la importancia del concepto economía mundo.....	20
1.3. Impacto de la economía internacional en la región Asia – Pacífico	28
1.4. Importancia del comercio por la Cuenca del Pacífico y China.....	37
CAPÍTULO II. LOS PUERTOS MARÍTIMOS DEL PACÍFICO EN AMÉRICA DEL NORTE.....	44
2.1. El Océano Pacífico como un espacio comercial	44
2.2. Puertos, terminales y rutas marítimas en el Pacífico.....	49
2.2.1. Puertos marítimos.....	49
2.2.2. Terminales marítimas	58
2.3. Los puertos desde la perspectiva de la economía – mundo	72
2.3.1. Puertos hubs globales y hubs regionales	72
2.3.2. Puertos ganadores y perdedores	81
2.3.3. Puertos dinámicos y dinamizados	85
CAPÍTULO III. EL HUB CALIFORNIANO LOS ÁNGELES - LONG BEACH EN ESTADOS UNIDOS, PUERTOS QUE DINAMIZAN EL PACÍFICO	95
3.1. Desarrollo portuario en la región de Norteamérica y el transporte marítimo de mercancías contenerizadas, casos 2000-2018.	95
3.2. Puerto de los Ángeles, el hub tecnológico	98
3.2.1. Ubicación geográfica.....	98
3.2.2. Características del Puerto.....	99
3.3. Long Beach, un motor económico para América.....	107
3.3.1. Ubicación Geográfica	107
3.3.2. Características del Puerto.....	109
3.4. El Canal de Panamá, centro dinámico para América del Norte.....	122
3.4.1. Ubicación geográfica e infraestructura.....	122
3.4.2 Características	124
3.4.3. Carga comercial y rutas	126
3.4.4. Terminales de contenedores del centro dinámico.....	130
3.4.4.1. Puerto Balboa (Panama Ports Company PPB).....	131

3.4.4.2. Puerto Cristóbal (Panama Ports Company PPC)	132
3.4.4.3. Puerto de Manzanillo, (Manzanillo International Terminal, MIT)	133
3.4.4.4. Colón Container Terminal (CCT).....	135
CAPÍTULO IV. PRINCIPALES PUERTOS MEXICANOS SOBRE LA CUENCA DEL PACÍFICO: LOS CASOS DE MANZANILLO Y LÁZARO CÁRDENAS.....	138
4.1. Desarrollo portuario en el litoral del Pacífico Mexicano	138
4.2. Manzanillo, el Puerto dinámico de México.....	143
4.2.1. Ubicación geográfica.....	143
4.2.2. Zona de Influencia.....	144
4.2.3. Vías de comunicación	145
4.2.4. Origen y destino de la carga	148
4.2.5. Terminales e instalaciones.....	152
4.2.6. Rutas Marítimas	154
4.2.7. Líneas Navieras.....	155
4.2.8. Puerto de Manzanillo en Cifras	156
4.3. Lázaro Cárdenas, un puerto eficiente e industrial en México	160
4.3.1. Ubicación geográfica.....	160
4.3.2. Características del puerto	161
4.3.3. Zona de Influencia.....	162
4.3.4. Conectividad.....	164
4.3.5. Distancias	167
4.3.6. Actividades Portuarias	168
4.3.7. Líneas y servicio alcance geográfico.....	169
4.3.8. Servicios Portuarios	172
4.3.9. Movimiento de carga	173
4.4. Centros mexicanos como puertos dinámicos y dinamizados sobre la Cuenca del Pacífico.....	177
CONCLUSIÓN.....	185
BIBLIOGRAFÍA.....	193

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1.1. Sistema mundo, centro y periferia.....	23
Mapa 1.2. La Geografía de la Globalización	25
Mapa 1.3. Bloques económicos en el mundo.....	36
Mapa 1.4. Cuenca del Pacífico.....	43

Mapa 2.1. Ruta “Round the World” con las alternativas geográficas	68
Mapa 2.2. Rutas marítimas del Canal de Panamá.....	71
Mapa 2.3. Centros Globales Alimentadores	78
Mapa 2.4. Hub Global Californiano.....	79
Mapa 2.5. Principales Puertos del Pacífico Mexicano	80
Mapa 2.6. Centros Dinámicos y Centros Dinamizados	87
Mapa 2.7 Dinamización por la Cuenca del Pacífico	92
Mapa 3.1 Los Ángeles y Long Beach, distancia en relación a otros puertos de E.U.A.....	96
Mapa 3.2. Ubicación del Puerto de Los Ángeles.....	98
Mapa 3.3. Ubicación geográfica del Puerto de Long Beach	108
Mapa 3.4. Ubicación del Canal de Panamá.....	123
Mapa 3.5. Ubicación de las terminales portuarias.....	131
Mapa 4.1 Corredores económicos interoceánicos multimodales	140
Mapa 4.2. Sistema Portuario Nacional Mexicano.....	142
Mapa 4.3. Ubicación del Puerto de Manzanillo.....	143
Mapa 4.4. Vías de comunicación del puerto de Manzanillo	146
Mapa 4.5. Enlaces marítimos de exportación e importación	148
Mapa 4.6. Ubicación del puerto de Lázaro cárdenas.....	160
Mapa 4.7. Principales centros de carga de distribución comercial.....	162
Mapa 4.8. Conectividad con los diferentes sistemas de transporte	165
Mapa 4.9. Este (Asia a América Latina Costa Oeste).....	170
Mapa 4.10 Región Asia.....	171
Mapa 4.11. Asia - México Express.....	171
Mapa 4.12. Puertos Mexicanos en el contexto de los principales ejes de transporte multimodal.....	180
Mapa 4.13. Puertos Mexicanos dinámicos y dinamizados.....	182

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.1. Economías más grandes del mundo	34
Tabla 1.2. Evolución del Comercio Marítimo Internacional 2000 – 2017.....	38
Tabla 2.1. Tráfico portuario mundial en Teu's por región (2014 – 2016).....	47
Tabla 2.2. Ranking de los principales puertos del mundo por tráfico de carga contenerizada, 2000 y 2017.	53
Tabla 2.3. Puertos y terminales de contenedores y su movimiento contenerizado 2000 – 2017	56
Tabla 2.4. Los 21 Principales operadores mundiales de terminales, tráfico y capacidad, 2018 (En millones de TEU's)	60

Tabla 2.5 Tráfico contenerizado en las principales rutas del comercio Este-Oeste, 2014-2018.....	65
Tabla 2.6. Centros globales y regionales.....	76
Tabla 2.7. Aspectos de desarrollo portuario	82
Tabla 2.8. Condiciones de un puerto exitoso o ganador	84
Tabla 2.9. Condiciones de un puerto perdedor o excluido	85
Tabla 3.1. Terminales de carga ubicadas en el Puerto de Los Ángeles	100
Tabla 3.2. Terminales y líneas navieras que operan en el puerto de Los Ángeles.....	100
Tabla 3.3. Principales socios comerciales y mercancías.....	102
Tabla 3.4. Movimiento Histórico del puerto de Los Ángeles (Teu's) 2000 – 2018.....	103
Tabla 3.5. Conteos mensuales de contenedores (TEU's) para el último año registrado	105
Tabla 3.6. Billones en mejoras de capital, entre el 2012 y 2017.....	106
Tabla 3.7. Principales importaciones y exportaciones.....	110
Tabla 3.8 Distancia del puerto de Long Beach con respecto a los principales puntos del país.....	111
Tabla 3.9. Servicios Semanales de Transporte Marítimo en el Puerto de Long Beach.....	112
Tabla 3.10. Carga contenerizada manejada por el puerto del año 2001-2018	114
Tabla 3.11. Puertos por región en Estados Unidos de América.....	116
Tabla 3.12. Contenedores cargados y vacíos por los puertos de Los Ángeles-Long Beach	117
Tabla 3.13. Carga manejada por los Puertos de Los Ángeles-Long Beach	118
Tabla 3.14. Principales rutas comerciales que transitan por el Canal de Panamá	129
Tabla 4.1. Zona de influencia al interior de México/ HINTERLAND	144
Tabla 4.2. Zona de influencia / FORELAND	145
Tabla 4.3. Comunicación y distancias	147
Tabla 4.4. Principales enlaces marítimos de exportación e Importación	147
Tabla 4.5. Importaciones y exportaciones del puerto	149
Tabla 4.6. Mercancías manejadas por el Puerto	151
Tabla 4.7. Concesionarios del puerto Manzanillo.....	153
Tabla 4.8. Principales rutas marítimas de contenedores del puerto de Manzanillo	154
Tabla 4.9. Tasas de crecimiento del puerto de Manzanillo	154
Tabla 4.10. Tasas de crecimiento anual del puerto de Manzanillo.....	155
Tabla 4.11. Líneas Navieras que operan en el puerto de Manzanillo	156
Tabla 4.12. Movimiento histórico de carga contenerizada 1992-2019 (TEU's).....	156
Tabla 4.13. Mercancías manejadas en el puerto de Manzanillo.....	158
Tabla 4.14. Pronóstico del movimiento portuario en toneladas por línea de negocio en el puerto (2015 – 2035).....	159
Tabla 4.15. Estados con zona de influencia	163

Tabla 4.16. Movimiento de carga contenerizada Hinterland	163
Tabla 4.17. Movimiento de carga contenerizada Foreland.....	164
Tabla 4.18. Corredor multimodal ferroviario Lázaro Cárdenas – Kansas City	165
Tabla 4.19. Distancias hacia las principales ciudades	167
Tabla 4.20. Distancias ferroviarias del Puerto de Lázaro Cárdenas.....	167
Tabla 4.21. Servicios a embarcaciones y ayuda a la navegación	172
Tabla 4.22. Terminales concentradas en el puerto de Lázaro Cárdenas	172
Tabla 4.23 Carga marítima contenerizada en Teu's por litoral y puerto en tráfico de altura 2000 – 2018 ..	179

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1.1. México y las cuatro economías más grandes del mundo.....	30
Gráfica 1.2. Crecimiento del Comercio Marítimo Mundial.....	31
Gráfica 1.3. Principales comparaciones de las economías más grandes del mundo	35
Gráfica 1.4. Comercio marítimo mundial, 2000 – 2018	39
Gráfica 1.5. Comercio mundial de contenedores desde 1996 – 2018	40
Gráfica 1.6. Evolución anual del PIB de China.....	41
Gráfica 2.1. Flota mundial por principales tipos de embarcaciones (1980 – 2018)	46
Gráfica 2.2. Tráfico del movimiento portuario en Teu's por región 2017.....	48
Gráfica 2.3. Ranking de los puertos contenedores más grandes del mundo en 2018, según el rendimiento (en miles de TEU).....	55
Gráfica 2.4. Capacidad de transporte en servicio de las alianzas en las principales rutas comerciales Este-Oeste, 2018. (En porcentajes).....	66
Gráfica 2.5. El transporte de mercancías por buques de líneas regulares.....	67
Gráfica 3.1. Movimiento de Contenedores Teu's en el Puerto de los Ángeles	103
Gráfica 3.2. Movimiento de Contenedores Teu's Long Beach – Los Ángeles	104
Gráfico 3.3. Pronóstico de contenedores	104
Gráfica 3.4. Movimiento de Contenedores TEU's - cargados	115
Gráfica 3.5. Movimiento anual de contenedores en los puertos de Panamá (2018– 2019).....	127
Gráfica 3.6. Tráfico de contenedores de los Puertos de América Latina y Caribe en el año 2018.....	128
Gráfica 3.7. Movimiento de contenedores en las terminales portuarias (TEU's), años 2017 – 2018	136
Gráfica 3.8. Movimiento de contenedores en el sistema portuario nacional, según su destino (en TEU's) Enero – Diciembre, 2017-2018.	137
Gráfica 4.1. Destino/ importación.....	149
Gráfica 4.2. Destino /exportación	150
Gráfica 4.3. Origen de exportación	150

Gráfica 4.4. Mercancías manejadas en el puerto de Manzanillo.....	151
Gráfica 4.5. Movimiento de carga contenerizada 1992-2019.....	157
Gráfica 4.6. Participación tipo de carga/ toneladas, Enero- Mayo 2017.....	173
Gráfica 4.7. Movimiento comparativo de carga 2018/2019.....	174
Gráfica 4.8. Participación por tipo de carga 2018/2019.....	174
Gráfica 4.9. Movimiento de carga 2019, por tipo de tráfico.....	175
Gráfica 4.10. Movimiento de Contenedores (TEU's),Volumen operado por tipo de Tráfico 2018-2019.....	175
Gráfica 4.11. Movimiento de carga contenerizada (Teu's).....	176
Gráfica 4.12 Movimiento de contenedores (Teu's) 2018.....	176
Gráfica 4.13. Carga contenerizada en Teu's por litoral 2000-2018.....	180

ÍNDICE DE FIGURA

Figura 2.1. Factores que componen el entorno de los puertos.....	51
Figura 2.2. Operadores portuarios del mundo.....	57
Figura 3.1. Sitio del Puerto de Long Beach.....	110
Figura 3.2 Comparación del tamaño esclusas actuales vs ampliación.....	124

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 2.1 Criterios y subcriterios considerados para determinar la competitividad de los puertos.....	88
Cuadro 2.2. Distribución de los factores o subcriterios que determinan la competitividad en un puerto acorde con el modelo FODA.....	89

ÍNDICE DE FOTOGRAFÍA

Fotografía 3.1. Esclusas de Gatún, Agua Clara y Miraflores.....	125
Fotografías 3.2. Puerto de Manzanillo International Terminal (MIT).....	134

INTRODUCCIÓN

El mundo es un escenario global de oportunidades para el ser humano, para mejorar, para transformar y para trascender. La Tierra es entonces, con sus mares y océanos una plataforma dinámica dentro de un sistema económico globalizado. Desde tiempos antiguos el comercio ha sido el motor y el último peldaño de toda actividad económica, por lo que, el transporte de mercancías es el pilar para el desarrollo comercial en todos sus espacios; y en la búsqueda de oportunidades, los mares representan un medio de transporte, o como diría Braudel, el mar es ante todo una superficie de transporte.

En esta tesis se estudia uno de los océanos más extensos e históricamente más joven como espacio navegable, el Océano Pacífico. El estudio nos acerca a la actividad comercial y el transporte marítimo que se realiza sobre la Cuenca del Pacífico, considerando a los puertos más sobresalientes en el manejo de carga contenerizada, en la búsqueda de alternativas para México y sus puertos, con posibilidades de desarrollo dentro de una economía global.

En la inquietud de saber a México frente a este gran océano y muy cerca de una red comercial de transporte marítimo por el Pacífico, con dos gigantes económicos como son Estados Unidos y China, surge la idea de realizar un estudio acerca de cómo los puertos marítimos están ligados al desarrollo y de qué manera los mares, como un vehículo de paso, se convierten en claves para el transporte de mercancías en la economía mundial. China se ha convertido en la locomotora del comercio, debido a que los movimientos y flujos van y vienen por el Pacífico, teniendo como centros los puertos asiáticos, que van desde el Este hasta el núcleo final, refiriéndonos a los puertos de Long Beach y Los Ángeles, en la Costa Oeste de Estados Unidos.

Por lo anterior, la contenerización de origen y destino de insumos, materias primas y de productos terminados, que se transportan a través de las rutas marítimas y terminales portuarias en el Pacífico, se vuelve un tema de estudio ante las siguientes interrogantes: ¿Cumplirán estos puertos con la exigencia comercial actual? ¿Cuál es

la importancia y situación actual de los Puertos del Pacífico? Considerando a los puertos como plataforma para el intercambio internacional, algunos expertos plantean esta área (Cuenca del Pacífico) como clave en el comercio mundial y destacan el rol que cumple China, el hub californiano (Los Ángeles - Long Beach) y la importancia de estos grandes nodos marítimos portuarios en la estrategia Manzanillo – Lázaro Cárdenas en México. Entonces, ¿Representan éstos, una alternativa para convertirse en puertos hubs? ¿Cuáles son los factores de crecimiento de los Puertos del Pacífico?, y ante la creciente demanda del tráfico marítimo ¿Qué rol cumple el Canal de Panamá como una de las principales rutas del comercio internacional? Todas estas preguntas y el análisis respectivo, nos llevan a estudiar el desarrollo portuario en distintos puntos del Pacífico. ¿Qué están alcanzando los puertos de países desarrollados como Long Beach y Los Ángeles? ¿Qué rol cumplen los puertos de Manzanillo y de Lázaro Cárdenas que alimentan a una economía como México, que ocupa el doceavo lugar del mundo? La relación entre el Asia – Pacífico y Norteamérica, descansa en los intercambios y rutas comerciales entre China y Estados Unidos; sin embargo, en 2018, países asiáticos como China, República de Corea, Japón, la India y Malasia, figuraron dentro de los diez primeros socios comerciales de México.

Partiendo de estas interrogantes, se genera una hipótesis que pretende demostrar la existencia de factores de desarrollo en los Puertos del Pacífico de la región norteamericana, para dinamizar el movimiento de mercancías contenerizadas; así como el impacto del Canal de Panamá, como ruta alimentadora para el desarrollo comercial tanto por el Pacífico como por el Atlántico. También se hace un estudio de las expectativas para la consolidación de un nuevo hub en México, reconociendo que una característica para los puertos mexicanos con posibilidades de consolidarse como puertos hubs, es “el predominio de la concentración de carga a través de la ampliación de conexiones intermodales, tierra adentro (hinterland). En este grupo destacan Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico”.¹

¹ Carlos Daniel Martner Peyrelongue.” Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México”. 2009.

Como diría Modesto Seara Vázquez, "México está de espaldas al mar" y esa tendencia no ayuda al despliegue de los puertos, aunque se puede demostrar que, desde el punto de vista de la carga contenerizada, se ha registrado un movimiento impresionante, principalmente en puertos como Manzanillo y Lázaro Cárdenas, los cuales son considerados por algunos autores como "puertos ganadores" (Ojeda, 2011).

En resumen, el problema central del trabajo está enfocado a estudiar a los principales puertos del Pacífico, dada la influencia comercial con China, un gigante de la economía mundial. La pregunta es ¿Por qué el Puerto de Manzanillo y Lázaro Cárdenas en relación con el hub californiano, son los puertos más importantes del Pacífico? considerando solo esta región geográfica que toca a México y Estados Unidos. ¿Existirá un espacio de flujos que considere a México como una plataforma logística comercial o clave en la economía de la nueva década del siglo XXI?

En este sentido, es cierto que investigadores como Martner, en su trabajo de tesis doctoral, registra un cambio de tendencias en donde el movimiento de contenedores que se registraba por el Golfo-Atlántico pasa al Pacífico. Surge la pregunta ¿Cuándo y por qué?

Este cambio de carácter estructural ¿Se dará por la política de China que surge al comercio internacional en forma exponencial? recordando la famosa ruta de la Seda y registrando empresas chinas que fabrican partes y piezas que regresan a Estados Unidos.

Son hipótesis y tendencias que esta tesis estudia y analiza, usando para ello datos estadísticos de carga contenerizada abarcando desde el año 2000 hasta el año 2018, ante la incertidumbre económica provocada por diversos factores. Considerando que la Cuenca del Pacífico se convierte en una región geopolítica en donde se deciden las tendencias mundiales en el campo del transporte marítimo y puertos.

El trabajo de investigación se estructura en cuatro capítulos: el primero refiere al transporte marítimo internacional en la economía mundial, retomando autores que sostienen la teoría del sistema mundo y el comercio internacional en una economía

global, así como el impacto en la región Asia – Pacífico; en donde Veltz destaca el sistema mundo desde su estructura estratégico, geográfico y organizacional. Wallerstein incluye los espacios centrales, semiperiféricas, periferias y arena exterior en una economía mundo capitalista. Braudel considera la esfera de libre mercado y la esfera de monopolios en su teoría de la economía del archipiélago, destacando las naciones desarrolladas y en vías de desarrollo. Por último, Hoffman y Martner consideran en sus teorías el transporte marítimo intermodal a través de redes. Para estos autores, el factor de la globalización es el común denominador en la economía, mientras que dos grandes potencias económicas como China y Estados Unidos emergen en el Pacífico a través del libre comercio, beneficiando el crecimiento económico de toda América y la forma en cómo repercute en México. Para llegar a este análisis se consideran dos variables, el transporte y comercialización de mercancía contenerizada y el desarrollo de puertos marítimos en el siglo XXI.

El segundo capítulo describe la importancia y características del Océano Pacífico en cuanto a sus puertos y terminales marítimas, considerando a China como el país más conectado del mundo. También se realiza un análisis comparativo del movimiento de carga internacional contenerizada en donde se destaca la actividad asiática, europea y de América del Norte, categoría en donde resalta el rol de los hub globales y regionales, distinguiéndose además las terminales de contenedores más importantes del mundo. Siendo la parte medular del capítulo II, la inclusión de los conceptos: *“Puertos dinámicos y dinamizados”*, desde la perspectiva global de un mundo capitalista, considerando la dinámica de los puertos en diversos contextos económicos, desde aquellos con un amplio desarrollo y crecimiento en el manejo de carga contenerizada, como aquellos que son “dinamizados” por un núcleo o hub global a través de su logística portuaria. Esta idea surge a partir de un nuevo enfoque a la categorización que Juan N. Ojeda realiza en su tesis “Puertos ganadores y perdedores”; retomando la idea de que ningún puerto es igual al otro y que nunca se encontrarán dos puertos con la misma configuración.

El capítulo tres, es el capítulo dedicado a resaltar el rol clave que cumple Long Beach y Los Ángeles como puertos competitivos, eficientes y dinámicos, reconocidos

como el hub californiano de Estados Unidos de América. Puertos de entrada de productos asiáticos y que por la movilidad de mercancías destacan como puertos concentradores y distribuidores, lo que en esta tesis se puntualiza como un “*centro dinámico*” ya que su hinterland corresponde a un 85% con crecimiento comercial ante la crisis económica, manejando el 55% de teu’s de la carga de importación asiática. Long Beach, como motor económico para América, mueve a los buques más grandes y ocupa el 2° lugar en EUA y el 21° lugar en 2013 del ranking mundial en el manejo de teu’s. Long Beach, un “puerto dinámico” de Norteamérica con conexiones a 217 puertos marítimos de todo el mundo, estableciéndose como la puerta principal del comercio con Asia. En este capítulo se describe a Los Ángeles, como el puerto número uno de EUA y se le identifica como el hub tecnológico, debido a los mecanismos tecnológicos en su infraestructura de vanguardia y al tipo de mercancías que moviliza; que además es un “puerto dinámico” que fortalece a puertos de países en vías de desarrollo como México. Para culminar el capítulo III, se describe el rol que cumple el Canal de Panamá como un “*centro dinámico*” para América del Norte y su relación con el hub californiano en la movilización de mercancías contenerizadas.

Por último, el capítulo IV se enfoca en el estudio de los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, identificándolos como “*puertos dinamizados*” por el hub californiano Los Ángeles – Log Beach en Estados Unidos y “*puertos dinámicos*” sobre la Cuenca del Pacífico, específicamente en el sistema portuario mexicano. Realizando una descripción detallada en cuanto a su ubicación estratégica, características, zona de influencia, conectividad, distancias, actividades portuarias, líneas y servicios de alcance geográfico. Además, se analiza cómo estos centros mexicanos se convierten en “*puertos dinámicos y dinamizados*”, en su relación con el hub californiano y el canal de Panamá, con la expectativa de consolidarse como un nuevo hub en el Pacífico mexicano.